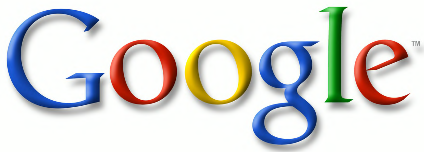



HE 3097
L66

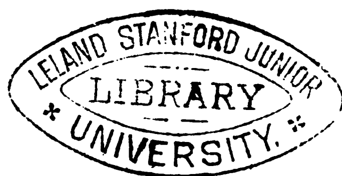
E. LEVI

IL PROBLEMA FERROVIARIO
IN ITALIA
ED ALL' ESTERO



GENOVA
TIPOGRAFIA DI GAETANO SCHENONE
26 — Via della Maddalena — 26

1884.


LELAND STANFORD JUNIOR
LIBRARY
UNIVERSITY.

A SACRE

ED IMPERITURE MEMORIE

A MIO PADRE

NEL SECOND'ANNO

DEL SUO RITORNO AL CIELO

NA pubblicazione che tenti di trattare il problema ferroviario e che cerchi di entrare nel vivo della difficile quistione e di sviscerarla, studiandola, senza idee preconcette e scevra da qualsiasi influenza politica, noi la crediamo in questo momento più che utile, necessaria.

E questa necessità è provata dal fatto che in tutti gli Stati civili del mondo, dai più eminenti uomini di Stato, dagli economisti e dagli industriali e dai strategici, si studia con ardore il grave problema.

La strada ferrata cammina di pari passo collo sviluppo economico di un paese, e la situazione di questo potente mezzo di incivilimento, non avrà

mai uno stabile assetto, una risoluzione definitiva, quasi diremo immobile, imperocchè essa seguirà il moto ascendente e febbrile degli scambi; essa è collegata ai veri e sani principii di una ben intesa libertà, la quale è incitamento all'istituto delle associazioni e collettive e private; essa è infine il termometro del progresso economico e morale di un paese.

È perciò che noi ripetiamo, che non si potrà mai arrivare che a decisioni d'ordine complesso in questa complessa quistione, la quale, puliedro mirabile, rifletterà di svariata luce i molteplici suoi lati, e ad ogni piè sospinto si dovrà modificare ed anche interamente rifare domani il lavoro dell'oggi, a seconda che le industrie, che i commerci, che le cresciute aspirazioni di un popolo, invocheranno potentemente dalla velocità il soddisfacimento di un incessante e sempre nuovo bisogno. Ciò posto, noi incominciamo il nostro modesto studio, e cercheremo di lumeggiare la intricata situazione, esaminando quanto si è fatto in materia nei principali Stati d'Europa, soffermandoci più lungamente alla storia ferroviaria dell'Italia nostra.

LA FRANCIA

In Francia si grida contro il sistema delle grandi Compagnie di Strade Ferrate; si dice che le ferrovie furono create dalla potenza pubblica per l'interesse di tutti, ma si avverte pure che non è più la strada ferrata che è fatta pel pubblico, ma il pubblico per la strada ferrata. Le grandi Compagnie sono giunte a tali pretenzioni, che in breve lasso di tempo hanno falsato lo scopo delle loro istituzioni, a tal punto, che l'eminente ingegnere Dupuit, ispettore generale delle strade ferrate, soleva dire che le Compagnie ferroviarie sono piccoli e cattivi Stati inclusi nello Stato (1). Con che mezzo, si domanda, sono esse giunte a sostituire il culto spinto del loro interesse privato, alli'nteresse generale? Lo scopo costante delle Compagnie è di rendere il loro monopolio effettivo, attirando a sè la totalità dei trasporti, ed una volta assicurato il monopolio esclusivo, gli uomini che

(1) SPAVENTA — *Lo Stato e le Ferrovie.*

stanno a capo di esse, con uno sforzo rimarchevole di intelligenza e di abilità, hanno creato una immensità indefinita e indefinibile di tariffe ridotte, chiamate tariffe differenziali, speciali, di giro, comuni, di transito, d'importazione e di esportazione, le quali hanno tutte, ben inteso, la maschera dell'interesse pubblico; ma ciascuna di esse non è in realtà che un'arma di monopolio, applicabile ai casi speciali. Queste diverse tariffe furono create dalle Compagnie nel solo scopo dell'interesse proprio, ed in modo tale da abbattere qualunque concorrenza.

Les Compagnies, dice Victor Emion (1), fiéres de leur toute puissance, ne craignent pas de faire des transports, même à perte pour arriver à tuer toute concurrence. Lorsqu'un service de bateaux, par exemple, s'établit sur une riviere, ou un canal, en concurrence avec le chemin de fer, celui-ci baisse immédiatement ses prix au dessous de ceux de la batellerie; il attire ainsi à lui tous les transports et arrive nécessairement à faire tomber le service des bateaux; puis quand ce résultat est obtenu, la Compagnie releve ses tarifs aussi promptement que le permettent les réglements. Questa potenza della quale le Compagnie hanno saputo impadronirsi, va sino al punto di avere una grave influenza sulla situazione fatta all'industria dai trattati di commercio. Le strade ferrate, lo ripetiamo, sono creazioni d'interesse generale, costrutte la maggior parte e sostenute col danaro dei contribuenti; esse fanno parte del dominio pubblico. Ciò posto, lo Stato ha il dovere di

(1) A. ANDIGONNE — *La guerre des réseaux* — *Revue des deux mondes.*

intervenire in nome del più grande interesse del Paese, per mettere fine ad una situazione così satura di pericoli, ed ha il diritto indiscutibile di imporre alle Compagnie una riforma radicale delle tariffe generali, speciali, differenziali, comuni, ecc., e la loro sostituzione con una tariffa semplificata che armonizzi coi principii di libertà, d'uguaglianza e di libera concorrenza che sono le basi della legge che deve regolare e presiedere il lavoro moderno.

Molti desidererebbero di vedere, e veder chiaro in queste terribili tariffe, per rendersi conto dei loro abusi e dei pericoli che sovrastano al paese. La materia è ardua e complessa, ed è necessaria una ferrea volontà per gettarsi a capo fitto nel dedalo di questa nomenclatura di tariffe speciali, ed esaminarne il loro meccanismo, ed il loro gioco nelle mani delle Compagnie, ed il partito che esse hanno saputo trarne per giungere ai risultati dei quali l'interesse pubblico è sì vivamente preoccupato.

Le tariffe generali delle strade ferrate sono la regola comune per i trasporti dei viaggiatori e delle merci. Esse vengono applicate dappertutto, dove non siano state introdotte le tariffe particolari. Queste tariffe particolari, che non sono altro che tariffe ridotte, furono calcolate nello interesse del monopolio delle Compagnie, ma era loro necessario per essere autorizzate ad applicarle, di coprire lo scopo reale, coll'apparenza di un vantaggio fatto al pubblico. Le tariffe speciali, propriamente dette, sono quelle che fissano prezzi inferiori ai prezzi della tariffa generale, per quei spedizionieri che si sottomettono a certe condizioni.

Le tariffe differenziali sono quelle che variano per le diverse tratte d'una strada ferrata, seguendo una legge opposta

alla proporzione della distanza; oppure nelle quali il prezzo domandato per una tratta doppia o tripla, non è nè doppio nè triplo di quello della distanza semplice.

Le tariffe di giro sono quelle che hanno per base la più breve distanza fra due punti, senza tener conto di quella effettivamente percorsa sulle linee della Compagnia.

Le tariffe comuni sono una convenzione fra due Compagnie, le di cui reti si congiungono, per ridurre fittiziamente nell'applicazione dei prezzi la distanza effettivamente percorsa sulle due reti, in modo, da dare agli speditori un interesse reale a servirsi delle linee delle Compagnie coalizzate, invece di prendere una strada più breve aperta da una via in concorrenza, od una linea trasversale che è naturalmente esclusa dalla convenzione.

Infine le tariffe di transito o internazionali e quelle di esportazione sono definite col decreto 26 aprile 1862 così concepito: « Le Compagnie potranno essere autorizzate a percepire i prezzi e ad applicare le condizioni meglio adatte a combattere la concorrenza che per avventura venisse loro fatta dalle strade estere. »

Tutte queste modificazioni alla tariffa generale furono presentate come miglioramento, dal punto di vista della circolazione; ma sotto quest'apparenza benigna si nascondono difetti enormi che furono riconosciuti dalla Commissione d'inchiesta.

La Francia ebbe cinque inchieste sull'esercizio delle ferrovie. La prima nel 1853, la seconda nel 1863, presieduta da Rouher, della quale la relazione fu stesa da Chevalier, la terza nel 1872, la quarta nel 1877 fatta dal Senato, e le cui conclusioni vennero adottate dal ministro Frecynet, la quinta nel 1879.

Di queste inchieste, le due prime avevano per iscopo di studiare quali miglioramenti dovevano introdursi nello esercizio ferroviario. La terza aveva per mandato di suggerire i mezzi onde riordinare il servizio ferroviario, scosso grandemente dai rovesci della guerra del 1870. La quarta aveva per iscopo di conoscere l'opportunità della costruzione delle linee del *troisieme rèseau,* il costo e il prodotto presumibile (1), e la quinta ebbe per mandato d'indagare le cause degli accidenti ferroviarii e di studiare i mezzi onde porvi rimedio; e dagli interessati si fecero voti acchè la Commissione d'inchiesta accogliesse le seguenti conclusioni:

1° L'esercizio delle strade ferrate, la tariffa e la classificazione posta sotto la direzione e la sorveglianza del Ministro d'Agricoltura e Commercio. La costruzione lasciata sotto la direzione e la sorveglianza del Ministro dei Lavori pubblici.

2° La creazione presso il Ministro di Agricoltura e Commercio, di un comitato consultativo del traffico e delle tariffe, scelto fra i membri delle Camere e dei Tribunali di Commercio, Camere consultive, notabilità industriali, agricole, commerciali, ecc. (2).

Non bisogna credere che gli interessi degli azionisti delle Compagnie debba venir leso da questa riforma delle tariffe abusive.

È certo, mercè i dettami dell'economia politica e della esperienza, che le entrate non avrebbero nulla a soffrire

(1) Lampugnani — *Notizie e studii sulla quistione dell'esercizio delle Strade Ferrate in Italia,* Roma 1883.

(2) Una istituzione analoga venne decisa in Germania.

dalla regolarizzazione dei prezzi di trasporto a seconda dell' interesse generale, cioè dell' interesse di tutti e di ciascuno; e per distruggere questo prepotente monopolio delle Compagnie ferroviarie, lo Stato deve rientrare nel suo diritto di esercizio delle Strade ferrate, il quale costituisce unicamente la concessione fatta dalle Compagnie.

Dopo questa tirata la quale serve a dimostrare la potenza acquistata in Francia dalle Compagnie ferroviarie, a danno diretto e del commercio di navigazione e dell' interesse generale, entrando più specialmente in materia, si osserva, per esempio, che i treni diretti non hanno che vetture di prima classe, ciò che torna lo stesso di fare della velocità un privilegio della ricchezza, come se l' economia del tempo, non fosse più preziosa pel viaggiatore che non può pagare la tariffa della prima classe e neppure di seconda, e pel quale tutte le ore tolte al lavoro, sono una perdita tanto più sensibile quanto le sue risorse sono più limitate.

Altre considerazioni d' ordine puramente economico si presentano allo sguardo. Nell' opera insigne sulle Strade ferrate, l' Ing. Couche (1) scrisse parole che meritano una seria meditazione specialmente nelle circostanze attuali. C' è un mezzo col quale si riesce talvolta a fare accettare una proposizione falsa; è quello di emetterla in termini assoluti dandole il nome d' assioma; e, come gli assiomi non hanno bisogno di dimostrazione, così dispensano anche dal fornire la prova. Tale è il preteso principio sì spesso ripetuto in Francia che la concorrenza sulle Strade ferrate

(1) *Journal des Economistes.*

è impossibile. L'autore attingendo al regime ferroviario inglese dice: L'Inghilterra conta 28090 chilometri di strada ferrata; non ci sarà fra breve un punto qualunque un pò importante del suo territorio che non sia servito e fecondato da una strada ferrata. In Francia con una superficie più vasta, noi abbiamo appena al 1° Gennaio 1878 una rete ferroviaria d'interesse generale di chilometri 20345, di cui 7855 a doppio binario, ve n'hanno ancora 20000 circa a costrurre per completare la rete nazionale. Noi abbiamo dunque camminato meno presto, e quel che più importa, ci sono ancora molti mercati, centri di produzione, che sono privi dei vantaggi della circolazione ferroviaria. In Inghilterra tutte le città importanti per affari e per industrie sono in comunicazione non solo col mezzo di una sola, ma di più linee ferroviarie. Se la concorrenza, dice, consiste negli sforzi incessanti di tutti i produttori per prendere parte all'approvvigionamento di un medesimo mercato, lottando contro condizioni relativamente sfavorevoli, in nessun sito è più viva, più attiva, più feconda di vantaggi pel pubblico, come sulle ferrovie inglesi. Infatti, diciamo noi, fra punti estremi, a distanza di centinaja di miglia, come tra Leeds e London si corre colla London and North Western, colla Midland, ed infine colla ferrovia del Great-Northen, e ciò mentre la zona percorsa al punto medio, ha meno di cento chilometri di larghezza, e quando in una metà della percorrenza si verifica che la distanza media tra ogni linea è di ventisei chilometri.

Il commercio francese e l'industria lo sanno, e l'invidiano. Ciascuno può constatare che le merci portate la sera alle stazioni di Londra, sono consegnate al domani

al destinatario a Liverpool, a Manchester. Ma in Inghilterra nè le Compagnie, nè il pubblico hanno perduto di vista che il carattere speciale della strada ferrata è la velocità; la velocità che risparmiando il tempo al viaggiatore, gli permette di consacrarne di più al lavoro ed alla produzione; la velocità, che trasportando rapidamente la merce, economizza l'interesse del capitale, e permette all'industriale, al commerciante, di rinnovare più spesso le sue operazioni collo stesso capitale, cioè di produrre e di vendere a miglior mercato con un benefizio minore, ma più volte realizzabile.

La scuola economica professa che la libera concorrenza può paragonarsi alla lancia d'Achille, che guariva da sè le proprie piaghe, ma nessuno lo disse mai del monopolio, ed andando con molta prudenza esaminando il male che il monopolio avrà fatto alla cosa pubblica, gli spiriti pratici dovranno trovare il giusto mezzo, che sta precisamente fra la concorrenza cieca e disordinata e il monopolio che paralizza le forze produttive di un paese; giusto mezzo che deve sempre trovarsi fra tutti gli eccessi contrarii.

Accennando alle tariffe delle strade ferrate, si dice: le tariffe inglesi sono in fin dei conti più elevate che quelle francesi, malgrado la concorrenza. Ma sarebbe proprio singolare che le tariffe delle Compagnie francesi, fossero più elevate di quelle inglesi, mentre le prime furono largamente sovvenzionate nelle costruzioni delle strade, e continuano ad esserlo nella stessa misura per l'esercizio; e quelle inglesi non solo non hanno avuto e non hanno sovvenzioni, ma hanno il pesante incarico di costrurre senza il beneficio di una legge di espropriazione per causa di

pubblica utilità. Gli Inglesi avranno speso due miliardi e mezzo più del necessario, per ottenere le facilitazioni di cui godono in fatto di ferrovie; ed in Francia si fece altrimenti?

Non è egli vero che le grandi Compagnie hanno speso in più due miliardi e mezzo per la costruzione di 18,000 chilometri che esse esercitano? ma con questa differenza che in Inghilterra questi miliardi sono usciti dalle tasche degli imprudenti, mentre in Francia furono presi dallo Stato sotto forma d' imposta dalla tasca dei contribuenti, per generosamente distribuirli come sovvenzione alle Compagnie.

Ma oramai l' osservatore attento della politica e dei sistemi adottati in materia di ferrovie nei varii paesi d'Europa, ha potuto notare, negli ultimi anni, una tendenza assai viva da parte dello Stato, di assorbire le varie reti ferroviarie esercitate da tempo dalle Compagnie concessionarie.

I monopolii industriali costituiscono uno dei maggiori problemi economici e politici della società moderna, e per tutto nella vecchia Europa discussi e studiati da valenti ed illustri statisti, non si riuscì ad una soluzione completa, nè nel campo della scienza, nè in quello della pratica; e l' eterna quistione dell' ingerenza dello Stato in materia economica, più la si discute, e più la si fa viva e sempre nuova.

I difensori dell'esercizio governativo hanno detto: La strada ferrata è un monopolio naturale e artificiale, in quanto che, sulla linea dove essa si esercita, sopprime di necessità, colla sua forza invadente ogni altro mezzo di trasporto, rende impossibile ogni concorrenza. Ora se è monopolio, concludono i fautori dell' esercizio governativo,

piuttosto che lo eserciti un privato od un gruppo di privati, è meglio che lo eserciti il governo nell'interesse di tutti.

La strada ferrata, soggiungono, è un servizio pubblico, inquantochè interessa ogni ordine di cittadini, quindi è meglio lo eserciti il Governo anzichè i privati cittadini; il potere governativo dello Stato lo eserciterà nell'interesse di tutti. In quanto alla concorrenza, si dice: Se due linee di strada ferrata sono condotte tra due punti, si fanno dapprima una rovinosa concorrenza, poi finiranno col mettersi d'accordo e cresceranno le tariffe a danno dei consumatori e di quelli che si valgono di questo mezzo di trasporto.

Nel campo opposto si dice che la concorrenza sulle rotaie si compie in tutti i modi utilmente pel pubblico, ed è appunto ciò che più importa, se non sempre, per le Società.

Per le grandi distanze le Società si rovinano tanto poco, che Parlamento e pubblico inglese non hanno voluto saperne del riscatto, ed il signor De Franqueville scrive: Non si possono paragonare due cose che si rassomigliano così poco come le ferrovie inglesi e le francesi. Il sistema francese ha dei vantaggi, non lo disconosciamo, ma non lo invidiamo, e questa perpetua ingerenza dello Stato nei nostri affari ci sarebbe insopportabile, e vogliamo restare padroni assoluti delle nostre tariffe e dei nostri servizii. Presso i francesi l' esercizio delle ferrovie è un fatto amministrativo, le vostre Compagnie hanno palazzi sontuosi per alloggiare i loro impiegati, i Direttori appartamenti, e lavorano in uffici lussureggianti con uscieri alle porte ecc. Guardate invece come siamo installati noi, dicono gli Inglesi.

Noi facciamo del commercio e non dell' amministrazione, noi siamo negozianti alla testa di una grande industria, e facciamo di tutto per attirare i clienti, invece di aspettare che vengano a cercarci.

L' America ha tutto l' immenso suo territorio seminato di ferrovie, è un miracolo che in pochi anni gli Americani ne abbiano costruite tante. Essi debbono sopratutto questo successo alla intera libertà che fu loro lasciata, ed alla concorrenza senza limiti che le Compagnie hanno potuto farsi tra loro. Senza dubbio vi sono inconvenienti, vi sono fatti gravi a deplorare, ma l' insieme è soddisfacente, e questo paese di una superficie sterminata, è oggi per ogni dove vivificato dalle ferrovie.

Ma fermando il nostro sguardo ai paesi vicini, noi troviamo nel Belgio, lo Stato padrone delle principali linee ferrate, e vediamo aumentarne la sua rete con linee successive. L'Olanda possiede circa 1000 chilometri sui 1500 o 1600 chilometri che formano la rete ferroviaria del Regno. Il Gran Ducato di Baden, il Regno di Wurtemberg non hanno che ferrovie dello Stato; lo stesso dicasi della Baviera che ha acquistato, non è molto, le linee private ancora esistenti. Nella Germania del Nord, il governo federale è divenuto proprietario della metà delle linee ferrate ed esprime altamente la sua intenzione di fare delle ferrovie un servizio dello Stato. Nell' Austria-Ungheria il governo possiede una rete considerevole. L' Italia, alfine, ha riscattato buona parte delle linee che appartenevano a Compagnie private; e l' Inghilterra stessa così attaccata alle sue tradizioni di rispetto assoluto per gli interessi privati, si occupa di questa quistione; ed il Governo fu

colpito da un rapporto del capitano Tylor Ispettore delle strade ferrate, le di cui conclusioni, tendevano alla compera delle ferrovie inglesi per parte dello Stato. Ora, viene spontanea questa domanda: Questa tendenza di assorbimento, questo riscatto delle strade ferrate d'un paese per parte dello Stato, risponde proprio ad un bisogno economico reale? I risultati d' esercizio ottenuti sino ad oggi dalle ferrovie dello Stato, permettono di prevedere una maggiore rendita dalle linee esercitate oggi dalle Compagnie, una volta che queste linee saranno esercitate dallo Stato? Qual' è la soluzione che conviene adottare a seconda dell' interesse generale delle varie regioni?

È l'esercizio delle ferrovie per parte dello Stato, oppure per parte delle Compagnie private?

Ecco le conclusioni alle quali conduce lo studio speciale dei risultati ottenuti nell'esercizio delle strade ferrate dallo Stato e dalle Compagnie private. Quando due ferrovie poste nello stesso paese, appartengono una allo Stato, l'altra ad una Società privata, si trovano nelle condizioni di esercizio quasi identiche, cioè se le entrate per ciascun chilometro di strada, le variazioni dello spaccato in lungo sono sensibilmente le stesse, si arriva alle deduzioni economiche seguenti:

1° Il coefficiente d'esercizio, o il rapporto fra la spesa e l'entrata dell'esercizio, è maggiore sulla strada dello Stato che su quella privata.

2° Per ottenere la stessa entrata, lo Stato fa una spesa maggiore della Compagnia privata.

3° Il tasso d' interesse pagato al capitale di costruzione sorpassa sulla strada ferrata privata, quello realizzato dalla strada dello Stato.

4° Le spese d'esercizio per ogni viaggiatore, e per tonnellata netta chilometrica della rete dello Stato, sono superiori a quelle della strada privata.

Questi risultati fondati sulle cifre dell'esercizio di più anni fornitici dalla Statistica, sono il segno caratteristico dell'inferiorità economica dell'esercizio delle ferrovie dallo Stato, paragonata a quello delle Compagnie private.

L'inferiorità economica dell'esercizio delle strade ferrate dallo Stato, in confronto delle private, si spiega con differenze molto importanti fra queste due categorie di strade ferrate, anche quando si trovano in condizioni analoghe di traffico e di pendenza; che stimiamo utile ricercare le cause principali di queste differenze.

Traviamenti tanto pronunciati fra i risultati ottenuti non possono derivare che da ragioni molto serie, da vizi che sono inerenti all'esercizio delle strade ferrate per parte dello Stato.

L'esercizio di una strada ferrata, è prima di tutto una industria, l'industria dei trasporti, e come tale deve essere fatta commercialmente. Una società privata deve esercitare ed esercita in generale una strada che è concessa, nello stesso modo che un industriale od un negoziante esercita la sua industria od il suo commercio. Nelle mani dello Stato, al contrario, la ferrovia cade nel meccanismo di un ministero, ed è esercitata amministrativamente; lo Stato amministra, e non commercia. Colui che è a capo d'un esercizio di una linea ferrata, deve come un industriale od un commerciante qualunque, avere sopratutto in vista due obbiettivi: le entrate e le spese d'esercizio. Le entrate per spingerle incessantemente verso un maximum, le spese per ridurle ad un minimum.

È fuor di dubbio che l'impulso dato dalla direzione di una strada di ferro, influisce sulle oscillazioni delle entrate nell'esercizio; si può con mezzi opportuni cercar di aumentare queste entrate in una certa proporzione.

Ma non bisogna esagerarsi il valore e la portata di questa influenza e di questi mezzi; perchè le cause, gli elementi dell'aumento o della diminuzione delle entrate od anche dei trasporti nella strada ferrata residente, quasi tutte, all'infuori della strada stessa, non possono andar soggetti che a deboli modificazioni.

In Inghilterra ed in Austria-Ungheria dove le ferrovie sono esercitate nel modo il più commerciale dalle Compagnie posseditrici o che ne hanno ottenuto la concessione, e questo può essere in ragione delle speciali situazioni che la concorrenza ha loro creata e continua a creare, gli agenti commerciali di queste Compagnie percorrono il paese, per fare, come si direbbe, acquisto di trasporti, nello stesso modo come i viaggiatori di qualunque negoziante, che viaggiano per aprire vie di sfogo, di smercio, ai prodotti del loro padrone.

Le società private s'ingegnano a trovare dei mezzi di produrre nuove sorgenti di traffico per attirare nuovi trasporti sulle loro linee. Se tutte le strade di ferro appartenessero allo Stato, e fossero esercitate da lui, questi mezzi d'azione impiegati dalle Compagnie allo scopo di trarre il miglior partito dalle linee che sono nelle loro mani, cadrebbero ben presto, perchè essi non sono conformi nè alle abitudini, nè al carattere dello Stato e dei suoi funzionari. Ecco una prima causa dell'inferiorità economica delle strade ferrate dello Stato in confronto di quelle private, causa che si risolve in una diminuzione d'entrata.

Ma se l'influenza che può esercitare il sistema d'esercizio applicato ad una strada di ferro, è abbastanza limitata quando si tratta delle entrate d'esercizio di questa strada, non lo è punto in ciò che concerne le spese dell'esercizio stesso. Un esercizio logico ed economico, vuole che le spese subiscano costantemente le stesse varianti, la stessa legge del traffico o delle entrate. Per il negoziante e l'industriale, questa regola è elementare, e la ferrovia deve ugualmente osservarla. Se il traffico diminuisce, le spese devono pure diminuire, senza di ciò il coefficiente di esercizio si eleva. Ora le spese d'esercizio si compongono:

1° Spese per materie, come carbon fossile, grasso, rotaie, traversine, ecc.

2° Spese di personale, come stipendi, salari ed altre.

La prima categoria delle spese, quella delle materie consumate, segue in parte le variazioni del traffico, perchè quando il numero dei treni messi in circolazione, subisce una diminuzione, si consuma meno di carbon fossile, di grasso, ecc., e vi ha minor deperimento nelle rotaie, nel materiale viaggiante, ecc. Così per le spese di materie consumate per i varii servizii dell'esercizio; eppure non c'è e non ci può essere proporzione fra la diminuzione di queste spese e quella delle entrate. Le spese di personale rappresentano una cifra molto importante nell'esercizio di una strada ferrata; se il traffico diminuisce, le Compagnie riducono il loro personale. Certamente è una missione ingrata e difficile per chi è incaricato di effettuarla, perchè ad ogni mossa deve, e tener conto dei servizi resi e della quistione di sicurezza nella marcia dei convogli e della spedizione celere delle mercanzie. Dal punto di vista

umanitario, il licenziamento di un certo numero d'agenti e l' agglomeramento nelle mani di un solo del lavoro fatto antecedentemente da due o più impiegati, presenta il lato debole alla critica; ma economicamente parlando, e sopratutto nell' interesse degli azionisti, questo sistema è logico, ed è il solo che deve impiegarsi dalle amministrazioni di strade ferrate, cui sta a cuore l' interesse dei capitali impiegati nelle loro linee. L'economia nell'esercizio di strade ferrate non deve trascurarsi, perchè la cifra di essa moltiplicata per il numero dei chilometri di movimento o di strada, o per quello delle tonnellate chilometriche, dà alla fine dell'anno somme importanti, e permette di affermare che nelle strade ferrate non c' è cosa per piccola che sia, l' economia più piccola, che non meriti di soffermarvisi e diventare oggetto di studio per coloro preposti alla direzione di queste strade.

Sotto questo aspetto, ancora, si constata l' inferiorità economica d' esercizio delle strade ferrate dello Stato, paragonate a quelle delle Società private. Lo Stato non ha generalmente l' abitudine di licenziare una parte del suo personale, quando il traffico diminuisce sulle sue linee. Questo personale si compone infatti quasi esclusivamente di antichi soldati, verso i quali lo Stato ha, per così dire, contratto l'obbligo morale di tenere sino a quando la loro età li rende inabili al lavoro, epoca nella quale dà loro una pensione di ritiro. In questa parte d' esercizio è incontestabile la superiorità delle strade ferrate private su quelle dello Stato. Per ciò che riguarda al modo di utilizzare il personale nelle linee private ed in quelle dello Stato, citiamo questo fatto: I convogli diretti fra Vienna

e Berlino (Via Praga-Dresda) passano a Bodenbach dalle rotaie della Società Austriaca, dalle linee dello Stato, su quelle dello Stato di Sassonia. Tanto che il convoglio viaggia sulle linee della Società Austriaca, il personale di questo treno si compone, oltre al macchinista ed al fuochista, di un conduttore capo convoglio, due conduttori incaricati del controllo dei biglietti. Nei momenti di gran traffico si aggiunge un terzo conduttore preposto ai bagagli.

Sulle linee dello Stato, in Sassonia, il personale di questo stesso treno si compone, oltre il macchinista ed il fuochista, di un conduttore capo convoglio, uno preposto ai bagagli, due incaricati del controllo dei biglietti e tre serrafreni. Il treno sassone ha dunque sempre almeno tre serrafreni di più del treno austriaco. Ciò che si dice sul personale dei treni di viaggiatori, si ripete negli altri rami del servizio.

Salvo rare eccezioni, si vede quasi dappertutto che il personale impiegato dallo Stato per un lavoro determinato, è più numeroso di quello impiegato in un lavoro equivalente presso una Compagnia di strade ferrate e che, regola generale, lo Stato utilizza meno il personale di quello che non facciano le Compagnie.

Il ragionamento che qui si espone, quantunque potesse essere confortato da altre pratiche osservazioni d'ordine puramente tecnico, conduce a questa conclusione:

Un principio dimostrato dall'economia politica è quello che nel dominio del lavoro, in quello dell'industria e del commercio, la missione e la sfera d'attività dello Stato, non deve cominciare che là dove si ferma la missione dell'iniziativa individuale, là dove finisce la sfera d'attività dell'industria privata. In qualunque parte del vasto campo

d' azione dell' industria, si produce l' iniziativa privata; lo Stato deve lasciare libero il posto a questa iniziativa, a questa attività privata, e non deve in modo alcuno entrare in concorrenza con essa.

Se lo Stato, quasi dappertutto, ha, con ragione, costrutto le strade, i canali, ecc., è perchè all' epoca in cui questi lavori pubblici si eseguirono, egli solo era nella condizione di intraprenderli e di vegliare alla loro manutenzione ad opera eseguita. L' associazione dei capitali, che in questi ultimi tempi giunse a creare società potenti e con un credito più potente ed immensamente dilatato, era allora quasi sconosciuta. Con ciò si conclude che l'esercizio delle ferrovie per parte dello Stato in concorrenza colle Compagnie private è un errore economico; esso è inoltre un ostacolo al principio della libertà del lavoro. La missione dello Stato deve limitarsi ad esercitare un controllo sulle strade ferrate.

Esaminando ora la quistione dal lato strategico e politico, dobbiamo ammettere che questo importante problema si presenta a guisa di mirabile puliedro, e ciascuna delle faccie offre tema a serie considerazioni. Abbiamo la parte militare, la parte strategica, la parte politica.

Partendo dal punto di vista strategico e militare si potrebbe sino ad un certo punto perorare in favore della concentrazione delle strade ferrate nelle mani dello Stato. Il lato politico è molto importante perchè incomincerebbe col concedergli una nuova potenza, cioè un nuovo esercito di funzionari i quali cagionano all' erario una nuova ingente spesa, e poi le ferrovie diventerebbero sottomesse all' influenza della politica. Il Ministro da cui dipendono

le ferrovie, sarebbe il padrone assoluto ed il giudice supremo nelle quistioni che interessano da vicino l'industria ed il commercio; disporrebbe di uno degli elementi più considerevoli della ricchezza nazionale, i trasporti; sarebbe il capo della suddetta armata di funzionari sparsi per tutto il paese, e che si trovano in continuo contatto colla popolazione.

Le strade ferrate sarebbero probabilmente arma di propaganda, di pressione, ed influentissima, nelle mani del Ministero e della maggioranza del Parlamento. Da questo istante le strade ferrate avrebbero perduto il loro carattere essenziale, e cesserebbero di essere un' industria, e non costituirebbero che una divisione a ruota meccanica più o meno intricata di uno qualunque dei Ministeri.

Infine la Francia ha studiato ed ha trovato una pratica soluzione alla grande quistione, cioè la conciliazione di questi due grandi principii, l' autorità e la libertà.

Il suo territorio venne diviso in sei grandi circoscrizioni, ed in ciascuna di esse, tutte le strade ferrate furono, salvo eccezioni di poca importanza, cedute ad una Compagnia.

Registri di carico, molto ben organizzati, stabiliscono i diritti dello Stato e quelli delle Compagnie concessionarie.

I Consigli di Amministrazione di queste Compagnie, ed i Capi-servizio che godono intera la loro fiducia, liberi di agire entro limiti determinati, cercano di sviluppare il più possibile i rapporti commerciali e di crearli là dove per avventura non esistessero ancora. I diversi modi di esercizio tecnico, i perfezionamenti da applicarsi al materiale rotabile, le quistioni relative all'impegno temporario del personale, alle casse di soccorso, alle pensioni di riposo del personale suddetto, che può dirsi un esercito, componendosi

di più che duecento mila uomini, tutti questi quesiti sono incessantemente studiati con ardore e sotto i più diversi aspetti, i quali appunto per essere molteplici, sono una vera garanzia di successo e di progresso.

Nel tempo stesso, lo Stato, investito di considerevoli diritti da questi stessi registri, esercita sulle Compagnie una continua sorveglianza. Dagli Ingegneri del controllo e da tutto il personale del Commissariato, egli è edotto di qualsiasi incidente che succeda sulle strade. Nessuna tassa è applicata senza essere omologata, cioè senza che venga constatato che è conforme alle condizioni del contratto. Lo Stato ha il diritto di controllare la contabilità delle Compagnie, come pure di ispezionare le casse. Lo Stato ha il diritto d'intervenire, quando lo creda del caso, nella gestione stessa delle Compagnie ferroviarie, e di far rispettare i diritti del pubblico, contro ciò che si chiama l'onnipotenza del monopolio, ma questo in tempo di pace.

In tempo di guerra è tutt'altra cosa. Il materiale immenso delle Compagnie, macchine, vetture e vagoni, il loro numeroso personale, passano da un momento all'altro a disposizione dello Stato, le officine delle Compagnie, veri arsenali, sono sempre pronti ad eseguire i lavori i più disparati, come sono pure atti a fabbricare armi.

Infine fra ottant'anni, la rete totale di un valore di costo di quindici miliardi circa, sarà completamente ammortizzata. Il capitale rappresentato sia dalle azioni che dalle obbligazioni sarà stato rimborsato da prelevamenti fatti annualmente sulle entrate dell'esercizio, e lo Stato entrerà in assoluto possesso di una proprietà sufficiente per estinguere il debito pubblico.

Ecco il sistema che ha la Francia in materia ferroviaria, sistema d' equilibrio fra lo Stato e le Compagnie, sistema che lo si può definire così:

L'associazione fra lo Stato e le Compagnie, costituita allo scopo di assicurare il compimento della costruzione dell' intera rete ferroviaria nazionale, e di suddividere gli utili ricavati dalle linee prospere, per riversarli in parte a favore di quelle altre linee improduttive.

Questo ingegnosissimo quanto semplice e pratico meccanismo, è oggetto di profondi studii da parte di tutti quegli Stati nei quali la questione ferroviaria non ha ancora trovato uno stabile assetto; ed è appunto maraviglioso il fatto di avere già potuto raggiungere una sì alta meta.



LA GERMANIA

BISOGNA distinguere due periodi nello sviluppo delle strade ferrate in Germania. Il primo periodo che sarà analizzato ora, comprende gli anni anteriori alla guerra del 1870-71.

In quest'epoca la rete delle strade esercitate dalle Compagnie è superiore in estensione a quella esercitata dallo Stato.

Abbiamo l'esercizio simultaneo delle Compagnie e dello Stato.

A partire dal 1871, le strade private perdono terreno; l'influenza e lo sviluppo delle ferrovie di Stato aumentano costantemente. L'unità politica della Germania era fatta, e quest'unità doveva, secondo le viste del Cancelliere del nuovo Impero Germanico, trascinare, in un avvenire più o meno prossimo, la concentrazione di tutte le ferrovie germaniche nelle mani dell'Impero. *(Periodo anteriore all'anno 1871 — Sistema misto)*.

Fra tutti gli Stati dell'antica Confederazione del Nord della Germania, la Prussia era il più potente.

Noi ci contenteremo di studiare la politica generale delle strade ferrate in Prussia, e diremo qualche cosa sugli altri Stati dell'antica Confederazione.

Il sistema adottato in Prussia quasi dall'origine delle strade ferrate, fu ciò che si chiamò *Sistema misto*, poggiato sulla costruzione e l'esercizio per parte dello Stato, d'un certo numero di linee, di fronte alla costruzione ed all'esercizio per parte di Compagnie di altre linee di strade ferrate del Paese.

Lo Stato prussiano esercitava allo stesso titolo delle Compagnie una parte della rete ferroviaria della Prussia; questa maniera d'esercizio, adottata per le prime linee ferrate prussiane, fu tosto considerato e dallo Stato e dal Pubblico, come il più favorevole allo sviluppo ed alla prosperità economica dei paesi che ne erano privi. L'istoria della costituzione politica della Germania, il carattere stesso di questa costituzione, che fece del paese una confederazione e non uno Stato solo, spiega lo smembramento delle strade ferrate germaniche.

Ciascuno degli antichi Stati autonomi faceva costrurre la sua rete sulla norma dei suoi particolari interessi.

Nessun pensiero d'unione, nè di centralizzazione, fu guida a questa costruzione. I soli elementi di cui si era tenuto conto, erano i bisogni ed i vantaggi locali di ciascun Stato. Così, soventi, linee ferrate servivano ad un solo scopo, e la spesa di costruzione di una di esse avrebbe potuto completamente risparmiarsi, se si fosse proceduto nella costruzione da un piano generale applicato a tutta la Germania. Le grandi città erano mal servite, sia dalle strade ferrate dello Stato, sia da quelle private, talvolta

da tutte due. Le linee delle Compagnie private erano tagliate in tutti i sensi da quelle dello Stato; qualcuna di quelle a grande traffico erano nelle mani dello Stato. Un numero soltanto di tutte queste strade regnava in modo assoluto sulla parte di territorio che attraversano, perchè le reti erano quasi tutte legate dalle linee delle altre Compagnie, o da quelle dello Stato.

Da questo contatto delle strade dello Stato con quelle private, e spesso anche dal loro parallelismo, doveva nascere una rivalità fra queste due categorie di strade ferrate, rivalità che si estrinsecava nella concorrenza e nella lotta.

Lo Stato, pure cercando di tirare il miglior partito economico dalle strade da esso esercitate, non si lasciò mai trascinare a fare una smisurata concorrenza alle strade private; il governo infatti aveva in molte occasioni definito la missione dello Stato nell'esercizio delle strade ferrate.

Ecco l'enunciazione dei principali elementi della teoria prussiana:

1° Lo Stato deve avere un eccellente personale di sorveglianza e di controllo, e ciò non è altrimenti possibile che esercitando direttamente le strade ferrate.

2° Lo Stato deve possedere un certo numero di strade a grande traffico nel paese; è necessario che le strade dello Stato siano arterie importanti, perchè insieme all'influenza di diritto che la legge gli dà, confidandogli il controllo e la sorveglianza delle strade private, abbia anche una influenza di fatto che dimostra coll'esercizio delle sue linee.

3° Lo scopo dello Stato che esercita una strada privata non deve essere esclusivamente quello di ottenere il

maggiore interesse dal capitale impiegato nella costruzione delle sue strade; esso ha anche per missione lo sviluppo dell' industria e del commercio.

4° Lo Stato deve per le sue linee esperimentare i perfezionamenti, anche costosi, che le Compagnie di strade ferrate non sono sempre in grado di introdurre.

5° Egli deve utilizzare dell' influenza che l' esercizio delle sue linee gli dà su quelle private, per venire all' applicazione di tariffe e di regolamenti uniformi.

6° Dal punto di vista strategico è necessario che lo Stato sia padrone di una rete ferroviaria di una certa importanza.

Le funzioni di controllo e di sorveglianza delle strade ferrate che spettano allo Stato in tutti i paesi, non possono esercitarsi efficacemente e portare utili frutti, se coloro i quali sono incaricati di questo controllo non sono all' altezza della loro missione. Lo Stato dunque deve con gran cura occuparsi dell'educazione tecnica del suo personale di controllo, perchè infine il servizio di controllo costituisce l'ultima istanza giuridica, nella quale lo Stato è il giudice supremo in tutte le quistioni inerenti all'esercizio che per avventura gli sono sottoposte; questa posizione gli impone il dovere di conoscere minutamente i servizii inerenti all' esercizio delle strade ferrate. In questo periodo si volle pure stabilire quale doveva essere l' influenza dello Stato riguardo alla ferrovia, e partendo dal principio generale adottato in quasi tutti i paesi in cui la legge dà allo Stato certi diritti d' omologazione e di approvazione delle misure, delle tariffe, della regolarizzazione dei progetti d' itinerario dei treni che le Compagnie si propongono

di far circolare sulle loro reti, senza negare il valore di questi diritti, si concluse che la maggior parte delle volte essi sono insufficienti.

Il diritto dello Stato è infatti troppo limitato, e dall'atto di concessione e dal regolamento d'esercizio, e là dove l'azione dello Stato si ferma, arrestata dalle disposizioni di legge, là deve incominciare l'influenza dello Stato che esercita lui stesso qualcuna fra le principali linee del Paese.

La quistione di sapere quali delle due strade, o quella esercitata dallo Stato, o quella fatta valere dalle Compagnie private, meglio raggiunga lo scopo vero, proprio della strada ferrata, fu molto discussa in Prussia.

Citiamo l'opinione emessa in materia dalla Camera dei Deputati prussiana, nel rapporto della commissione d'inchiesta del 1874, sulle concessioni delle strade ferrate private:

« Le strade ferrate sono stabilimenti di servizio pubblico « di trasporti, uguali per la loro natura ed il loro scopo « alle strade nazionali. Imperiose necessità finanziarie hanno « influito in Prussia all'inosservanza di questo principio, « ed a togliere la costruzione e l'esercizio delle ferrovie « dalle mani dello Stato, per metterle fra quelle della « speculazione.

« Per quanto riguarda l'esercizio, non è la quistione « della maggior rendita che deve prevalere, essa deve « cedere il passo ai bisogni del traffico pubblico, che deve « sempre essere messo in prima linea ». Così in Prussia lo Stato esercitando le sue linee non ha per solo scopo l'interesse del capitale impiegato nelle costruzioni; le strade dello Stato si distinguono in ciò da quelle private, la di cui amministrazione tutela, prima di tutto, l'interesse degli azionisti.

Le strade ferrate dello Stato prussiano, nello stesso tempo che fanno sforzi per aumentare e sviluppare il traffico, cercano anche di migliorare il benessere del paese, e sviluppare l'industria ed il lavoro nazionale.

La Prussia scorgeva nel sistema misto d'esercizio delle strade ferrate, la possibilità di giungere all'uniformità dei regolamenti e delle tariffe. Lo spezzamento delle ferrovie in Germania, le molte Compagnie private, e le molte amministrazioni delle strade di Stato, che si dividevano la rete germanica, avevano condotto all'applicazione di regole molto diverse, e ad una falange addirittura di tariffe. Colla influenza acquistata col mezzo dell'esercizio di varie strade, cercò lo Stato di ottenere tariffe uniformi, furono necessari anni d'esitanza, lotte per raggiungere lo scopo e l'accordo fra tutte le parti interessate in quel momento, in cui tanti e così diversi interessi erano in giuoco.

Questo sistema uniforme di tariffe non fu adottato nè applicato che verso la fine dell'anno 1877. Inoltre lo Stato che esercitava strade ferrate, aveva un interesse diretto all'applicazione di leggi le più adatte ad aiutare e favorire lo sviluppo delle strade ferrate; e la Germania possiede una legislazione commerciale speciale per le strade ferrate, e dopo il 1862 esiste in Prussia una parte del Codice di Commercio che si occupa esclusivamente dei trasporti col mezzo delle strade ferrate (1). Tale è il risultato degli

(1) In Francia non esiste legge speciale, è il codice di commercio promulgato sotto il primo Napoleone che serve di regola in materia commerciale per le strade ferrate.

L'Austria-Ungheria, la Svizzera, hanno, come la Germania, una legislazione commerciale speciale per le loro strade ferrate.

argomenti edotti per motivare e giustificare in Prussia l'esercizio diretto d'una parte delle ferrovie dallo Stato, per condurre all'applicazione del sistema misto, cioè l'esercizio e dello Stato e delle Compagnie private. Si era sempre dato la preferenza a questo sistema misto; si era pensato che su tutte le arterie principali dei trasporti, ci dovevano essere linee dello Stato, e linee esercitate da Compagnie.

Si era ammesso che le strade dello Stato agirebbero come moderatori, come regolatori delle strade ferrate private, e che viceversa le strade private costituirebbero lo elemento vivificante delle strade dello Stato, e che per la loro natura più commerciale, per la loro tendenza ad aumentare le entrate e diminuire le spese, offrirebbero alla Amministrazione delle ferrovie dello Stato, esempi da imitare.

In Baviera, in Sassonia noi abbiamo, prima della guerra franco-prussiana un sistema quasi uguale al sistema misto della Prussia. In ciascuno di questi paesi, lo Stato possedeva prima del 1870, ed esercitava la maggior parte delle strade ferrate che attraversavano il territorio dei due regni.

Là come in Prussia la coesistenza, l'emulazione, la rivalità stessa delle strade dello Stato e di quelle private, lavorando le une di fronte alle altre, servendo, soventi, allo stesso centro di popolazione, alla stessa industria, costituiva il carattere proprio del regime delle ferrovie.

Al contrario nel regno di Wurtemberg, nel gran Ducato di Baden e nel paese di Nassau, non troviamo a questa epoca che strade ferrate appartenenti allo Stato ed esercitate direttamente da lui.

Nel 1871, dopo la formazione del novello Impero Germanico, fu creata una nuova categoria di strade ferrate dello Stato: quella delle strade ferrate dell'Impero.

Le linee dell'Alsazia-Lorena cedute alla Germania, mercè il trattato di Francoforte, divennero le prime linee dell'Impero. Esse erano sottomesse all'immediata autorità del Cancelliere tedesco. In Giugno 1873 una legge creò l'Ufficio Imperiale delle strade ferrate che doveva essere l'organo dell'Impero in tutto quanto si riferisce al controllo ed alla sorveglianza delle strade ferrate.

Il Cancelliere non voleva insomma che strade ferrate dell'Impero, e nel 1875 nell'occasione delle riforme delle tariffe, esso, in vista dell'insuccesso delle negoziazioni e dei tentativi, sorti dalla sua riserva sulle quistioni delle strade ferrate dell' Impero, si dichiarò altamente partigiano e promotore di quest'idea.

Ma l'attitudine della maggior parte degli Stati confederati della Germania, non lasciò dubbio sul modo ostile, contrario, con cui quest'idea fu accolta; e non solo, ma la pubblica opinione in Germania era vivamente scossa, e nessuno degli Stati secondari voleva cedere le sue strade ferrate all'Impero.

Nella seduta della Camera dei Deputati in Baviera, tenuta il 25 Febbraio 1876, il Ministero fece la seguente dichiarazione: « Il Governo tutelerà il suo diritto costituzionale sulle strade ferrate bavaresi, egli non pensa neppure ad una cessione delle sue strade all'Impero Germanico; inoltre egli si opporrà con tutti i mezzi che la costituzione dello Impero mette a sua disposizione, all'accentramento nelle mani dell' Impero Germanico delle strade ferrate poste

fuori della Baviera » Così alla Camera dei Deputati nel Wurtemberg, il Ministero dichiarò che voterà contro la compera per parte dell'Impero, delle strade ferrate prussiane o germaniche, e ciò per motivi politici, finanziari ed economici.

La Camera prese la seguente deliberazione:

Il rimedio alle difficoltà ed agli inconvenienti della situazione attuale delle strade ferrate in Germania, sta non nella compera delle reti per parte dell'Impero, ma nella applicazione d'una legge sulle strade ferrate, conformemente alla costituzione dell'Impero. Il Governo dovrà rifiutare il suo appoggio a qualsiasi progetto relativo ad una simile compera, ed opporsi specialmente alla cessione di proprietà o d'esercizio delle strade ferrate del Wurtemberg, all'Impero Germanico.

Nelle Camere Sassoni le medesime convinzioni trionfavano ed animavano i Deputati nei loro discorsi e nel loro voto. La discussione non si limitò alle sfere parlamentari, ma l'industria, il commercio, l'agricoltura entrarono in lissa, ed emisero la loro opinione su questo soggetto tanto dibattuto, tanto contrastato.

I protezionisti si erano dichiarati partigiani delle ferrovie dell'Impero, perchè speravano ottenere una tariffa più bassa, una tariffa di protezione, che loro facilitasse lo smercio dei loro prodotti, ben più facilmente dalle strade dell'Impero che non da quelle delle Compagnie private.

Il commercio era in parte favorevole a quest'idea, perchè sperava sull'elevatezza delle tasse, avendone un precedente, con quelle in vigore sulle ferrovie dell'Impero nell'Alsazia-Lorena.

Altri temevano le conseguenze finanziarie che ne sarebbero derivate da questo riscatto integrale della rete germanica, riscatto che non poteva effettuarsi senza ricorrere ad un prestito di circa dieci miliardi.

Il pagamento degli interessi di questo capitale sarebbe sottomesso alle eventualità di un' impresa commerciale, perchè erano le entrate delle strade ferrate, quelle che dovevano servire a questo pagamento.

Si diceva inoltre che la potenza dell' Impero, una volta padrone di tutte le strade ferrate sarebbe enorme in confronto degli altri Stati della Confederazione; si avrebbe un accentramento assoluto fra le mani od in favore della autorità imperiale, ed a danno dell'indipendenza dei piccoli Stati.

Il sistema assoluto delle strade ferrate dello Stato, non offre sufficienti garanzie sulla maggiore o minore importanza con cui si considerano i bisogni del commercio e dell' industria. Là dove regna il sistema esclusivo delle ferrovie dello Stato, il Parlamento finisce, tosto o tardi, di ingerirsi della loro amministrazione, e questa diventa pel fatto stesso, sottomessa alle influenze politiche.

Nel campo opposto, si sosteneva che il sistema delle ferrovie dell' Impero, era mezzo per azioni energiche e di consolidamento dell' Impero, tanto all' interno che all' estero.

L' unificazione della rete tedesca, semplificherà l' esercizio, darà alla strada ferrata il suo carattere di servizio pubblico, ed impedirà gli errori di cui fu cagione una speculazione esagerata; si arriverà all' uniformità delle tariffe e dei regolamenti; ad una sola legge per quanto ha tratto all' esercizio ed alla costruzione delle strade ferrate.

Dal punto di vista strategico, i vantaggi del sistema delle strade dell'Impero, saranno di una grandissima importanza; non più personale, nè materiale diverso; gli stessi regolamenti per tutti e per tutto; ciò che è di sommo vantaggio in tempo di guerra, in cui il personale può essere chiamato a servire in terra straniera. L'uniformità del materiale non è meno importante, poichè quante volte è successo durante la guerra del 1870-71, che parte del materiale rolante, come locomotive, vetture, fosse inetto al servizio perchè le riparazioni non si potevano fare per la mancanza di pezzi di ricambio; la diversità di tipo delle macchine adottate, impediva di servirsi dei pezzi di una locomotiva inabile per allestirne un'altra di tipo affatto diverso.

Il sistema assoluto delle strade dell'Impero, si aggiungeva, porterà la semplificazione nei deconti, nei traffici diretti, comuni, dei viaggiatori, nelle mercanzie e nei vagoni, perocchè questi deconti sono molto complessi a causa dello spezzamento della rete ferroviaria tedesca.

Inoltre le strade dell'Impero, porranno termine alla concorrenza che si fanno fra loro le diverse amministrazioni di linee ferrate, che passano negli stessi centri di produzione e di consumazione. Man mano che l'opinione pubblica discuteva la quistione del riscatto delle ferrovie tedesche per parte dell'Impero, sorgevano nuove difficoltà e nuove obbiezioni. Il Cancelliere capì che egli non avrebbe potuto subito effettuare il suo progetto, ed a cagione della resistenza oppostagli dagli Stati del centro e del Sud della Confederazione, abbandonò momentaneamente l'idea del riscatto per parte dell'Impero di tutte le ferrovie tedesche,

e s'accontentò di portare davanti ai poteri pubblici prussiani, la quistione della cessione all' Impero delle strade ferrate di Stato prussiane, e l' assorbimento dallo Stato delle strade ferrate private, esistenti in questo Regno.

Il 24 Marzo 1876 il progetto di legge della cessione all' Impero delle strade ferrate di Stato prussiane, veniva deposto dal Ministro del Commercio alla Camera dei Deputati ed a quella dei Signori, e promulgata il 4 Giugno.

Noi Guglielmo per la grazia di Dio Re di Prussia ecc. coll' assenso delle due Camere, ordiniamo quanto segue:

Il Governo è autorizzato a concludere coll' Impero Tedesco trattati in virtù dei quali:

1° Tutte le strade ferrate dello Stato in costruzione od in esercizio, coi loro accessori, con tutti i diritti od obbligazioni dello Stato, relativi alla costruzione od allo esercizio delle strade ferrate di Stato, saranno cedute col mezzo di vendita all' Impero germanico, mediante un' indennità a fissarsi.

2° Tutte le attribuzioni dello Stato, per quanto concerne l' amministrazione o l' esercizio delle linee che non sono proprietà dello Stato, saranno cedute all' Impero tedesco.

3° Saranno cedute all' Impero tedesco e nella stessa proporzione tutti gli altri diritti di proprietà o di partecipazione che possiede lo Stato prussiano sulle strade ferrate, mediante un' indennità a fissarsi.

4° L' Impero germanico si assumerà tutte le obbligazioni dello Stato prussiano verso le strade ferrate che non sono di sua proprietà, e ciò mediante una retribuzione da convenirsi. In ciò che concerne le convenzioni specificate

al paragrafo 1 allinea 1, 3, 4, è sottinteso che non avranno valore se non dopo l'approvazione delle due Camere.

Il Ministero prussiano inaugurava con questa legge un cambiamento completo nella politica seguita sino allora in materia di strade ferrate.

Senza fermarci alle discussioni cui questa legge diede luogo alle Camere prussiane, noi additeremo le ragioni che si svilupparono in favore della sua approvazione.

Il Governo non vuol mica, al dire del Ministro del Commercio, far sparire interamente il sistema misto vantato sino allora; egli desidera, prima di tutto, di eliminare tutte le difficoltà e distruggere tutti gli inconvenienti che esistono nelle strade ferrate. Col progetto di legge, il Governo domanda solo l'autorizzazione di entrare a negoziare coll' Impero sulle condizioni della cessione delle strade di Stato prussiane. Una tale cessione è assolutamente necessaria, perchè la Costituzione dell' Impero, ha confidato il controllo e la sorveglianza delle strade ferrate all' Impero; ora gli manca una base materiale per una buona esecuzione di questo controllo; l' ufficio imperiale delle strade ferrate non potrebbe, nelle condizioni attuali delle sue funzioni, esercitare utilmente questo controllo.

Se si eccettuano le linee dell' Alsazia-Lorena, che sono di una estenzione relativamente limitata, e che sono poste all'estremità ovest della Germania, l' Impero non possiede reti di vie ferrate. La costruzione delle nuove linee non permetterebbe di giungere a creare una rete d' Impero tale, che gli possa assicurare l'autorità e l'azione necessarie, per permettergli di compiere la missione di cui la costituzione l' ha incaricato, perchè le linee da costrurre, linee tutte

d' interesse secondario, non possono per la loro stessa natura, costituire una rete omogenea e dar luogo ad un esercizio indipendente. Bisogna che l' Impero disponga delle principali arterie del traffico, allora soltanto il controllo che deve esercitare sulle strade ferrate, sarà efficace. Nella situazione attuale delle strade ferrate in Germania, la cessione volontaria fatta all' Impero d' una rete importante, diramandosi su tutto il territorio, è soltanto capace di condurre alla desiderata soluzione. La cessione all' Impero delle strade ferrate dello Stato prussiano da un lato e dall' altro il riscatto per parte della Prussia, di parte delle linee appartenenti a Compagnie, e la retrocessione ulteriore all'Impero di queste linee riscattate, porranno l'Impero in condizione d' esercitare un' azione possente su tutte le altre ferrovie della Germania; egli arriverà a far applicare su queste strade, dal punto di vista dell' uniformità, dell' unità dei regolamenti e delle tariffe, della sicurezza e delle facilitazioni per il pubblico, ciò che un controllo d'Impero, non appoggiato sopra un esercizio di strade ferrate d' Impero, non sarebbe stato in grado di ottenere.

Si insistette principalmente sulla parte strategica che presentava questa cessione, dal punto di vista della difesa della patria. Questi erano i principali argomenti che il Ministero invocò nella discussione del progetto di legge davanti alle due Camere prussiane.

Il Ministro del Commercio di Prussia, non esitò a dichiarare alle Camere, che i motivi che militano a favore della creazione delle strade dell'Impero, sono gli stessi su cui si era appoggiato in Prussia, per avere ferrovie dello Stato a lato delle ferrovie private, per costituire il sistema

misto d' esercizio, e mettere nelle mani dello Stato, le principali linee ferrate del paese. Egli aggiunse che una volta approvato dalle Camere prussiane il progetto in quistione, se la cessione all' Impero delle strade ferrate di Stato, fosse contrastata dall'opposizione di qualcuno degli Stati della Germania, la Prussia non si lascierebbe arrestare da questi ostacoli. Essa continuerebbe a camminare verso la soluzione della quistione, non più collo scopo immediato della cessione delle strade di Stato all' Impero, ma cercando in questo caso di ottenere e di raggiungere coi mezzi i più energici, il consolidamento e l'estensione delle sue strade ferrate di Stato. Sopprimere lo spezzamento della rete e gli inconvenienti inerenti ad esso, lottare contro la preponderanza delle strade ferrate private, e sostituirle quella delle strade ferrate di Stato, ecco il programma del Governo prussiano.

Nè nel progetto di legge, nè nell' esporne le ragioni all' appoggio, il Governo non si occupò della quistione finanziaria, sì intimamente legata a qualunque cessione o riscatto di strade ferrate; non parlò neppure della parte economica di questa cessione. Il progetto neanche nulla diceva a proposito del diritto di concessione delle nuove linee, e non spiegava se questo diritto sarebbe esclusivamente attribuito all' Impero od alla Prussia.

Così pure le somme pagate dallo Stato prussiano in garanzia di interesse a certe Compagnie di strade ferrate, dovevano venire rimborsate alla Prussia o restare a carico dell' Impero? La quota d' indennità di cessione a pagarsi dall' Impero alla Prussia, la si regolerebbe sulla base del prodotto netto dei cinque ultimi anni, come lo stabiliva

la legge del 1838, oppure tenendo conto preventivamente delle entrate avvenire?

Il progetto di legge e l'esposizione dei motivi tacevano completamente su tutte queste quistioni.

I governi degli Stati del sud e del centro della Germania non erano favorevoli alla cessione delle strade ferrate dello Stato prussiano all' Impero tedesco.

Il Cancelliere fece scrutare le opinioni di questi governi sul progetto di cessione, e potè convincersi che se sottoponeva al Consiglio federale il progetto della cessione all' Impero delle strade ferrate di Stato prussiane, era certo che sarebbe stato respinto. Il principe di Bismark aveva del resto dichiarato, nella discussione della legge alla Camera dei Deputati prussiana, che non c' era alcuna necessità di affrettare, di precipitare l' effettuazione di un progetto così vasto come quello che costituiva il suo programma di governo.

Temporeggiando non si porta pregiudizio alla quistione, aggiunse il Cancelliere; possiamo aspettare degli anni.

Non è alla forza nè alla fretta che si dovrà l'attuazione del progetto, ma bensì la sua accettazione dovrà essere il risultato di studii profondi e di negoziati con tutti gli Stati interessati.

Davanti all' opposizione generale che i piccoli Stati della Germania manifestarono contro la trasformazione delle strade ferrate di Stato prussiane, in istrade dell'Impero, il Cancelliere tedesco ed il Ministero prussiano si videro costretti a rinunciare momentaneamente al loro programma; ma il Ministro del Commercio di Prussia si diede attorno per eseguire la seconda parte del programma che aveva

sviluppato alla Camera dei Deputati; fortificare e aumentare la rete delle strade ferrate di Stato, indebolire e diminuire quelle delle strade private della Prussia.

In qualche caso lo Stato prussiano, riscattò le linee delle Compagnie private, rimborsandole delle spese di costruzione che esse avevano fatte; in altri casi la Prussia lasciava sussistere la Compagnia, ma si faceva cedere per sempre l'esercizio delle sue linee. Nel primo caso, la rete riscattata entrava nel gruppo delle linee dello Stato, nel secondo, apparteneva alla categoria delle strade ferrate private esercitate dallo Stato.

Infine lo Stato prussiano aveva ancora un terzo mezzo per entrare in possesso delle linee dominanti del paese, costruendole lui stesso. Si può citare la linea di Berlin-Nordhausen, Wetzlar-Coblence-Treves, di cui ha intrapreso la costruzione. Questa strada fu costrutta con uno scopo eminentemente strategico, forma quasi una linea retta fra Berlino e Metz, e costituisce il più breve cammino da Berlino alla frontiera francese.

Non entreremo nei minuti studii delle condizioni finanziarie ed economiche di questo riscatto e di questa assunzione d'esercizio per parte dello Stato prussiano, delle strade ferrate private che incorporò alla rete delle ferrovie dello Stato nel 1875-76-77; ci accontenteremo di indicare a grandi tratti il metodo tenuto dalla Prussia nel riscatto e nell'affitto delle strade private.

In generale, quando lo Stato prussiano riscatta una linea di strada ferrata, dopo essersi accordato sul prezzo, fa un contratto di riscatto colla Compagnia proprietaria, evitando l'applicazione del disposto della legge del 1838 sulle strade

ferrate. Questa legge non autorizza al riscatto che dopo trent'anni d'esercizio, e calcola il prezzo in base a venticinque volte l'interesse pagato nell'ultimo quinquennio. Così le linee da Halle a Cassel, e da Nordhausen a Nixei furono riscattate dalla Prussia pagando alle Compagnie le somme ch'esse avevano effettivamente spese per la loro costruzione.

Quando, al contrario, lo Stato prussiano, prende per sempre l'affitto dell'esercizio di una ferrovia, la Compagnia proprietaria della strada, continua a sussistere.

Lo Stato esercisce a rischio e pericolo degli azionisti, e s'impegna a pagare le somme necessarie pel servizio dell'interesse e dell'ammortizzazione delle obbligazioni, nel caso in cui i prodotti netti dell'esercizio della linea, siano insufficienti per coprire queste spese.

Lo Stato nulla dà agli azionisti, ed a seconda del trattato, non hanno diritto ad interesse alcuno delle loro azioni sè non dopo che tutte le anticipazioni fatte dallo Stato a vantaggio degli obbligatari, saranno state rimborsate col mezzo del prodotto netto.

Le Compagnie ferroviarie che si trovavano in una posizione finanziaria critica, potevano solo accettare tali condizioni; così era della linea di Halle-Soran-Guben e di quella da Berlino a Dresda.

Alla fine dell'anno 1877 lo sviluppo della rete delle Compagnie private esercitate dallo Stato, era, in Germania, di 4001 chilometri.

La rete delle ferrovie di Stato, avevano alla stessa epoca in Germania una lunghezza di 14800 chilometri, e quella delle strade private una lunghezza di 11800 chilometri.

Così lo Stato esercita oggi in Germania 18800 chilometri di strade ferrate sui 30600 chilometri che costituiscono l' insieme della rete tedesca.

La Baviera e la Sassonia, non hanno in oggi che ferrovie di Stato. Ed a corroborare quanto abbiamo cercato di dimostrare in questa rapida rassegna, sulla condizione del problema ferroviario in Germania, riportiamo per sommi capi, quanto ebbe a scrivere M. Paul Muller sulle strade ferrate della Germania (1).

« L' Impero le di cui tendenze centralizzatrici si manife-
« stano giornalmente, ha a più riprese cercato di riunire nelle
« sue mani l'amministrazione di tutte le linee germaniche.

« Questi tentativi sono falliti finora davanti l'opposizione
« accanita dei vari Stati. L' Impero ha creato un ufficio
« speciale per le strade ferrate, il quale colla scusa di con-
« siderazioni strategiche possiede il piano preciso e deli-
« neato di tutte le vie di comunicazione della Confedera-
« zione. Quest' ufficio che ha sede a Berlino, sorveglia la
« Amministrazione delle strade ferrate, sì dei vari Stati,
« che delle Compagnie. Per la prima volta, dopo la sua
« fondazione, ha pubblicato una situazione delle linee del-
« l' Impero.

« Queste indicazioni noi le riepiloghiamo in quest'articolo.

« Le cifre che si citano sono relative all' esercizio 1880-81.

« Alla fine del 1881 la Germania possedeva 33707 chi-
« lometri di strada ferrata a via normale, 192 chilometri
« a sistema ridotto, e 1479 chilometri di strada ferrata di
« montagna.

(1) *Journal des Economistes* — Paris, Guillaumin, 1883.

« Le strade ferrate ordinarie appartengono e allo Stato « ed a Compagnie, fra quelle costrutte da Società, alcune « sono esercitate dallo Stato, altre dalle Società stesse.

« Si calcolano 22325 chilometri di strade ferrate posse- « dute ed esercitate dallo Stato, 3737 chilometri di strade « ferrate private esercitate dalle Compagnie.

« Lo Stato possiede in Prussia 11505 chilometri; in « Baviera 4267, in Saxe 1942, nel Wurtemberg 1535, nel « Gran Ducato di Baden 1185, nel Gran Ducato di Hesse « 270, nel Gran Ducato di Holdenbourg 278, e nel Du- « cato di Saxe Cobourg-Gotha 89. Se si tiene conto delle « linee private amministrate dallo Stato, la Prussia esercita « circa 15000 chilometri, quasi la metà della rete tedesca, « e colle linee dell'Alsazia-Lorena appartenenti all'Impero, « essa estende la sua influenza dalla Russia alla Svizzera.

« Alcune Compagnie con amministrazione propria sono « importanti; per esempio le linee Altona-Kiel-Berlino- « Hambourg di Brunswick e del Palatinato. Le spese di « impianto della rete tedesca ammontano a 8400 milioni « di marchi, ossia 248850 marchi per chilometro. La spesa « si aggira da 45333 a 757684 marchi per chilometro. Se « si tien conto degli interessi pagati durante la costruzione, « le spese d'impianto si calcolano a 8877 milioni di marchi, « ossia 262986 marchi per chilometro.

« Su questa somma 5572 milioni furono provvisti da « prestiti di Stato; 694 da fondi straordinari destinati per « le strade ferrate di Stato; 2514 milioni da azioni ed « obbligazioni, 857 dal debito fluttuante per le ferrovie « private.

« Il capitale s'eleva a 1033 milioni dalle *Stammaktien,*

« 254 milioni dalle *Prioritaetsstammaktien* ed a 1399 milioni « dalle obbligazioni. — Il capitale delle obbligazioni si « quota per 112 milioni in 3. 5 per cento 1519 milioni « in 4 per cento 982 milioni in 4. 5 per cento 155 milioni « in 5 per cento 917 milioni di marchi sono ammortizzati.

« Le riscossioni totali hanno raggiunto gli 886 milioni « di marchi; le spese i 492. 2 milioni.

« Le riscossioni della grande velocità rappresentano « 236 milioni; quelle della piccola velocità 591. 8. milioni.

« Le spese d'esercizio raggiungono in media 53. 93 per « cento delle entrate; esse variano da 81. 50 a 38. 21.

« In Germania, come dappertutto, l'Amministrazione « delle strade ferrate di Stato, è costosa, ma nuoce meno « in Germania che altrove, imperocchè essa risponde alla « situazione sociale.

« In Germania, e più specialmente in Prussia, l'armata « civile è impiantata come l'armata militare; i posti più « bassi nelle Amministrazioni, non richiedendo grande nè « estesa istruzione, sono riservati agli antichi sott'ufficiali, « che portano nella carriera civile, le forti qualità della « armata tedesca.

« La monarchia prussiana, non è altro che una sapiente « burocrazia.

« I funzionari, diceva Stein, non sono istrumenti mec- « canici nelle mani del Principe, macchine che eseguiscono « ordini senza volontà propria, senza propria opinione; « l'indipendenza e la responsabilità, questi sono i principi « della burocrazia prussiana.

« Le strade ferrate di Stato, sono certamente meglio « amministrate in Prussia, che nei paesi dove la moltiplicità

« dei scartafacci, e la *routine* sono i soli caratteri della
« burocrazia. L'Amministrazione tedesca, cerca costante-
« mente il progresso; essa escogita tutte le novità.

« Noi abbiamo visto le lampade Jablokoff ed Edison
« nelle stazioni tedesche, quando nessuno, ed in nessuna
« parte vi si pensava nemmeno. Tutti i viaggiatori che
« hanno visitato la Germania, hanno potuto constatare la
« comodità dei treni, e la grandezza e grandiosità delle
« stazioni. Modesti villaggi hanno stazioni solidamente
« fabbricate, e munite di tutte le possibili comodità.

« Le riscossioni dei viaggiatori e della grande velocità
« raggiungono la cifra di 236. 4 milioni di marchi, ossia
« 26. 66 per cento della riscossione totale. Sopra 10 mila
« viaggiatori non se ne contano che 104 di prima classe
« e 1355 di seconda.

« I treni diretti hanno anche le terze classi.

« Mentre in Francia un viaggiatore, è obbligato di
« prendere la prima classe, per giungere rapidamente a
« destino, in Germania si possono prendere tutte le classi
« senza distinzione; ciò che spiega il poco numero dei
« viaggiatori di prima classe, è il piccolo numero di grosse
« fortune; i milionari sono rari in Prussia.

« La riscossione media per viaggiatore e per chiilometro,
« è calcolata nei treni diretti, a 6. 50 pfennigs, e nei treni
« ordinari a 3 p. 13 per i biglietti d'andata e ritorno a
« 3 p. 08 e per quelli circolari a 4 p. 60.

« Le riscossioni del servizio di piccola velocità raggiun-
« gono i 592 milioni di marchi, di cui 533 per i trasporti.

« Ecco come essi si compongono:

« 1° Carico per vagoni incompleti, nove milioni di

« tonnellate, producono 97. 2 milioni di marchi, ossia 11 « p. 99 per tonnellata chilometrica.

« 2° Vagoni completi sezione **A** 27 milioni di ton- « nellate producono 24 milioni di marchi a 7 p. 35 per « tonnellata chilometrica.

« 3° Vagoni completi sezione **B** 3. 6 milioni di ton- « nellate producono 28. 7 milioni di marchi, ossia 6 p. 18 « per tonnellata chilometrica.

« 4° Tariffa speciale **A** 5. 4 milioni di tonnellate pro- « ducono 25. 8 milioni di marchi, ossia 5 p. 99 per ton- « nellata chilometrica.

« 5° Tariffa speciale **I** 9. 2 milioni di tonnellate, pro- « ducono 43. 8 milioni di marchi, ossia cinque *pfennig* per « tonnellata chilometrica.

« 6° Tariffa speciale **II** 4. 9 milioni di tonnellate, pro- « ducono 18. 3 milioni di marchi, ossia 4 p. 09 per ton- « nellata chilometrica.

« 7° Tariffa **III** 27. 5 milioni di tonnellate, producono « 72 milioni di marchi, ossia 3 p. 27 per tonnellata chilo- « metrica.

« 8° Tariffa eccezionale **I** dà 2. 3 milioni di marchi.

« 9° Tariffa eccezionale **II** 86. 9 milioni di tonnellate, « danno 220 milioni di marchi, ossia 3 p. 16 per tonnel- « lata chilometrica, 149. 7 milioni di tonnellate furono tra- « sportate sopra un percorso medio di 84 chilometri, ed « hanno dato una riscossione di 533 milioni di marchi, « ossia 4 p. 23 per tonnellata chilometrica.

« I trasporti militari vennero calcolati; sopra 75. 664 « tonnellate produssero 11 p. 97 per tonnellata chilometrica.

« Il fondo di riparazione toccò durante l'esercizio 1880-81

« la cifra di 87. 7 milioni di marchi, e se ne spesero 51. 3
« milioni.

« Esso possiede un attivo di 118 milioni di marchi.

« Il fondo di riserva si chiude con un attivo di 18. 4
« milioni di marchi; ha introitato nel 1880-81, 6. 9 milioni
« di marchi e speso 4. 7 milioni.

« Arriviamo al personale.

« L'Amministrazione generale è composta di 7977 im-
« piegati permanenti, 3457 temporari e 840 operaj.

« L'Amministrazione della strada si compone di 30060
« impiegati permanenti, 2663 temporari e 58021 operaj,
« cioè un totale di 90744 che costano 60. 4 milioni di marchi.

« L'Amministrazione dell'esercizio, ha un personale di
« 72555 impiegati permanenti, 9980 temporari e 55852
« operaj. L'insieme del personale comprende 241453 operaj
« ed impiegati che costano 247. 3 milioni di marchi, senza
« contare 43123 operaj ed impiegati nelle officine che
« esigono una spesa di 40. 3 milioni di marchi.

L'Amministrazione delle strade ferrate rappresenta dunque un'armata di circa 300 mila uomini.

Le casse di soccorso e di pensioni in numero di sessantasei possiedono un capitale di 76 milioni di marchi, di cui 42 milioni appartengono alle linee dello Stato.

Esse incassano 13. 1 milioni di marchi e spendono 9. 6 milioni.

Le casse di malattia e di morte, in numero di 140 possedono 4. 9 milioni di marchi, incassano 2 milioni, e spendono 1. 7 milioni. Diciannove casse sono comuni alle due casse (pensioni e morte). Esse possiedono 1 milione, incassano 403000 marchi e spendono 299000.

Al capitolo *Infortunii* rileviamo sopra dieci milioni di viaggiatori, 12 morti e 65 feriti.

In indennità definitive su questo capitolo, si spendettero 507094 marchi, ed in indennità annuali 1613445 marchi.

Le Casse hanno dato 218397 marchi.

Questi sono i fatti principali risguardanti l'Amministrazione delle strade ferrate germaniche.



IL BELGIO

DAPPERTUTTO il modo d'esercizio delle ferrovie, è l'oggetto delle più vive controversie, di gravi dispareri, e fra gli uomini di Stato e fra gli economisti; e tuttociò perchè si tratta di operazioni colossali, che quantunque abbiano un carattere mercantile di dominio della privata industria, la maggior parte delle volte hanno per risultato di dare nelle mani di terzi un monopolio, mercè il quale gli interessi generali possono essere seriamente danneggiati se non compromessi.

Anche qui si disse: I trasporti sulle ferrovie sono come la distribuzione delle lettere dagli uffici postali; sono un pubblico servizio del quale lo Stato deve necessariamente avere l'alta direzione. Se si decide ad abbandonare la parte mercantile a società private, è tuttavia necessario che lo Stato resti interamente nel suo diritto di controllo, colla riserva di poter modificare a seconda del bisogno, le tariffe di trasporto.

Il Governo belga nel 1834 al domani dell'emancipazione

politica del paese, prendeva una energica risoluzione, quasi temeraria. Egli inaugurava le strade ferrate sul continente europeo, costruendo a spese dello Stato linee ferrate, ed assumendone l'esercizio man mano che esse erano finite. Certo, egli si è spesso ingannato nelle sue ricerche al buio, verso l'incognito, nel nuovo cammino che la scienza cominciava allora a debolmente rischiarare, ha commesso errori che a poco a poco riparò; e sempre, modifica e completa il possente istrumento di cui si è armato. A quest'epoca lo Stato Belga, come la maggior parte degli Stati, credette che le alte tariffe apportassero i lauti benefici; gli fu necessaria un'esperienza di quindici o venti anni, per distruggere queste fallaci illusioni.

Era difficile, quasi impossibile, in quest'epoca di tentati esperimenti, in questo andar a tastoni, lo stabilire una tariffa normale che conciliasse l'interesse del Tesoro e quello della produzione e del commercio.

Sino al 1852 l'esercizio si fece con perdita; l'esercizio dell'anno 1851 si chiuse con un debito totale di Lire 31,600,000 della ferrovia *(railway)* verso il Tesoro pubblico.

A cominciare dall'anno 1861 non solo questo debito era estinto, ma il Tesoro era debitore di tre milioni 414 mila lire verso l'esercizio delle strade ferrate. E ciò è perchè dopo il 1856, il Governo aveva diminuito del 28 per cento in media il prezzo di trasporto delle merci; ne venne un aumento nel traffico di quasi tre milioni di tonnellate, ed un'economia di 20 milioni di lire sulle spese di trasporto.

I conti d'esercizio alla fine del 1858 si chiudevano con un deficit di 14 milioni, quelli del 1865, apportavano un utile

netto di 47 milioni realizzato in sette anni. Allora ogni dubbio cessò, furono fatte importanti riduzioni di tariffe per le grandi merci; e cominciando dal Maggio 1864 la diminuzione progressiva della tassa fu adottata, e furono fatti molti cambiamenti di classe per le mercanzie nell'interesse del commercio.

Il risultato di questo tentativo, fu soddisfacente; il prodotto netto dell'esercizio non solo non subì diminuzioni, ma l'entrata generale, la cifra dei trasporti delle grandi mercanzie, divenne ogni anno piu considerevole. Nel 1863 l'entrata era stata di 31,721,000 lire, essa s'elevò nel 1864 a L. 33,742,000 sotto il regime della nuova tariffa in vigore soltanto da otto mesi.

Il trasporto delle merci da 5,350,000 tonnellate nel 1864 si elevò a sei milioni di tonnellate nel 1865 ed a 6,648,000 nel 1866. In vista di ciò, la riforma della tariffa pei viaggiatori diventava una direttissima conseguenza, ed al primo Maggio 1866 veniva posta in esecuzione.

Vedremo in seguito quale enorme influenza, ebbe sullo sviluppo dei trasporti nel Belgio. Il Ministro dei lavori pubblici proclamava che la missione imposta all'esercizio delle strade ferrate dallo Stato Belga, è quella di essere utile a tutto ed a tutti; è lo scopo cui tende senza posa, preoccupandosi meno di realizzare grossi guadagni, quanto di moltiplicare le relazioni, di favorire la produzione nazionale, dandole tutti i mezzi di trasporto rapidi ed economici, e gli atti di concessione per gli esercizi privati, sono redatti in modo da impor loro l'obbligo di uniformarsi alle regole tracciate dal dipartimento dei lavori pubblici per l'esercizio della rete ferroviaria dello Stato.

Come già ebbimo a dire, lo Stato fù nel Belgio, il primo costruttore delle ferrovie, ed il primo ad assumerne l'esercizio; e naturalmente egli s'incaricò di preferenza, della esecuzione delle linee che partendo dai grandi centri della produzione e della consumazione, e facendovi capo, fossero le più proficue. Quando più tardi, società private si costituirono, allettate dai primi risultati ottenuti, e vollero concorrere allo stabilimento delle ferrovie nazionali, esse dovettero costrurre linee di minore importanza, ed i loro prodotti netti furono tanto meno elevati, perchè i fondatori della società si erano, negli statuti, riservati i più grandi vantaggi personali.

D'altra parte le spese generali e d'esercizio erano considerevoli, a cagione della poca estensione delle linee concesse.

Cosi molte di esse, si trovarono ben presto nell'impossibilità di far fronte ai loro impegni, e di pagare gl'interessi del capitale che era stato formato al principio dell'Impresa colla creazione di obbligazioni, capitale che per la maggior parte, era stato impiegato nelle spese di primo impianto.

Molte di queste Compagnie fecero allora un *Consortium* colla società delle miniere di carbon fossile, la quale si incaricò dell'esercizio generale, ma retrocedette tosto allo Stato questo servizio sulle sue migliori linee. Altre Compagnie concessionarie non si peritarono neppure ad esercire le ferrovie a loro rischio e pericolo; esse si limitarono a costrurre le strade che loro vennero concesse, incaricando lo Stato del servizio d'esercizio, mediante un canone ed una parte proporzionale nei prodotti.

In seguito a tutte queste convenzioni, la rete Belga che al 31 Dicembre 1875 era di chilometri 3699 di strade, si suddivideva nel modo seguente:

Le linee costrutte direttamente dallo Stato	Ch.tri	655
Quelle dallo Stato riscattate	»	351
Quelle costrutte dalle Compagnie, ma esercitate dallo Stato	»	1018
TOTALE . .	Ch.tri	2024

All' infuori di questa rete bisogna calcolare l' esercizio del *Grand Central* con un' estensione di 480 chilometri sul territorio Belga, la ferrovia della Fiandra occidentale, ancora esercitata dalla Compagnia delle miniere di carbon fossile con una lunghezza da quattro a 500 chilometri, ed altri esercizi stranieri allo Stato, come quelli da Anversa a Gand per San Nicola; Gand a Bruges per Eclos; la rete da Liege a Limbourg ecc. le quali riunite formano un totale di 1475 chilometri.

L' esercizio per parte dello Stato si estende in oggi sopra 2024 chilometri con 424 stazioni per i viaggiatori e le merci.

Il materiale mobile destinato a questo servizio, si componeva al 1° Gennaio 1877, di 929 locomotive, di cui 739 da strada d' una forza media di 179 cavalli-vapore, e 190 da stazione della forza media di 80 cavalli-vapore; di 699 tenders, di 2797 vetture per viaggiatori; di 28,560 vagoni per le merci; infine di 748 veicoli e carri di servizio.

C' erano di più in costruzione 29 locomotive da strada, 55 tenders e 259 veicoli diversi (1).

Se noi vogliamo ora paragonare questo materiale a quello in attività nel più importante degli esercizi liberi

(1) *Journal des Economistes*, HENRI MARECHAL, *Exploitation des chemins de fer belges*, Paris GUILLAUMIN.

del Belgio, cioè del *Grand-Central,* troviamo che questa Compagnia aveva a sua disposizione nel 1875, 179 locomotive, 101 tenders, 300 vetture per viaggiatori, e 6600 vagoni per merci, e 152 carri per bagagli. Sapendo che l'esercizio del *Grand-Central* ha un'estensione totale di 548 chilometri tanto nel Belgio che in Olanda ed in Prussia, cioè un po' più di un quarto della rete dello Stato Belga, si constata facilmente che lo Stato possiede un materiale, relativamente molto più importante. Noi vedremo or ora, che il movimento ed il traffico sono relativamente molto più considerevoli nelle ferrovie dello Stato.

Così nell'anno 1875, il materiale delle locomotive dello Stato, ha percorso 30,499,389 chilometri. La media per ogni locomotiva fu nell'annata di 31,803 chilometri. Il numero dei treni chilometrici, essendo al *Grand-Central* di circa 3,500,000, la media proporzionale non raggiunge i 20,000 chilometri di percorso per ogni locomotiva.

L'entrata lorda raggiunse la somma di Fr. 89,124,045, 81 a cui si devono aggiungere i prodotti indiretti per Frs. 178,907, 08, l'ammortamento dei capitali, prestiti ed annualità per 530,516, 96 un residuo di fr. 100,872, 36 dell'esercizio 1874, per arrivare a riportare a conto creditore del Tesoro fr. 331,920, 28, più una somma di 500,000 franchi per *minimum* d'interesse che lo Stato pagava prima ai costruttori della linea da Spà alla frontiera Grand-Ducale comprese nella rete ceduta del Grand-Luxembourg. Facendo un confronto fra i due esercizi 1874 e 1875, si vede che quest'ultimo fu il più produttivo. Le spese d'esercizio che nel 1874 ammontavano a Frs. 312,408, 85, nel 1875 non toccarono che fr. 59,221,181, 24

quantunque la lunghezza delle linee esercitate si sia accresciuta di 37 chilometri e 539 metri, e che siano stati concessi al personale degli impiegati, ed agli operaj miglioramenti importanti negli stipendi e nei salari. Questo risultato non lo si deve che al ribasso considerevole nel prezzo del combustibile.

Mentre nel 1874 lo Stato pagava per tonnellate 436,108 di carbon fossile fr. 8,112,469, 23, ossia fr. 18, 60 la tonnellata, nel 1875 per tonnellate 445,000 pagava Frs. 5,929,086, 91 ossia Frs. 13, 32 per tonnellata, prezzo medio di compera.

Da ciò ebbe dunque un beneficio di più di due milioni, ciò che sorpassa del doppio la differenza constatata fra il prodotto dei due esercizi di cui è caso. Infatti la rete dello Stato produsse nel 1875:

Un' entrata lorda per chilometro esercitato di	Fr.	45,322, 19
Una spesa di	»	29,996, 63
Un' eccedenza di	Fr.	15,325, 56

Allorquando si vuole conoscere i risultati dell' esercizio delle strade ferrate fatto dallo Stato Belga, si osserva non senza stupore che gli utili netti, diminuiscono invece di aumentare in proporzione della maggior estensione della rete in attività di servizio. Ciò pareva molto strano, dappoichè si sapeva che le spese generali, di lor natura poco soggette a variazioni d' importanza, si ripartivano sopra un traffico ogni anno più importante, da cui pareva dover risultare un sensibile aumento sull' insieme dei prodotti. Eppure, come vedremo, è precisamente il contrario che succede. Nel 1870 lo Stato Belga, esercitava in ragione di

55, 29 per cento dell'entrata lorda: nel 1871 in quella di 52, 03 per cento: nel 1872 a 59, 95 per cento: nel 1873 a 72, 03 e nel 1874 a 67, 89 ed in fine nel 1875 in ragione di 66, 17 per cento.

L'aumento di prezzo del combustibile giustifica in notevole proporzione l'aumento delle spese d'esercizio nel 1873 ma non è più questa la ragione per gli anni successivi, che lo si constata nella conseguenza portata dal riscatto e dall'esercizio fatto dallo Stato delle linee in concessione alle Compagnie, il di cui prodotto è di gran lunga inferiore a quello della rete primitiva.

Così, per esempio, quando, qualche anno fa, lo Stato realizzava in media un guadagno netto di Frs. 20,600 per chilometro esercitato, la società per l'esercizio non otteneva che Frs. 7,700; il Grand-Central Frs. 8,800; il Gran-Luxembourg 11,400.

Si capisce facilmente che l'unione di una parte di queste linee alla rete dello Stato, ha portato sull'insieme la riduzione che abbiamo visto sul prodotto netto.

Il Governo Belga, dunque, nè esercitando strade ferrate, nè riscattando queste concessioni private non ha fatto un buon affare; ma considerazioni d'ordine politico, consigliarono l'acquisto della rete del Gran-Luxembourg; come lo Stato per un sentimento di dignità, sarà forzato ad assumere l'esercizio di altre linee, il di cui prodotto è piccolo, e per non lasciare in uno stato d'inferiorità relativa, rapporto alla facilità ed all'economia dei trasporti, quelle parti del paese le di cui ferrovie sono in mano a Compagnie ridotte agli estremi, incapaci di provvedere ai bisogni del loro esercizio, ed anche ai loro impegni finanziari.

La legge, diceva a questo proposito il relatore della sezione centrale, autorizzando al riscatto della rete del Grand-Luxembourg fa un novello passo nel sistema d'unificazione in materia di trasporti per strada ferrata, col mezzo della concentrazione di tutte le ferrovie del paese nelle mani dello Stato, sistema inaugurato colla legge 3 giugno 1870, relativa al riscatto delle linee della Compagnia delle miniere di carbon fossile e della Società generale d'esercizio.

Sollecitata dai Deputati dei Collegi elettorali interessati, la stessa sezione centrale aggiungeva, che la Fiandra ha il diritto di pretendere di godere alla sua volta di tutti i vantaggi accordati agli abitanti delle altre provincie più favorite; che è missione del Governo l'apprezzare se la equità, gli impegni da esso presi devono deciderlo ad operare il riscatto della rete delle Fiandre, ed esaminare sotto quali condizioni questa ricompra possa venir effettuata.

Il Ministro dei lavori pubblici, si limitò a rispondere che la Compagnia delle miniere di carbon fossile, la quale esercisce per conto di terzi 500 chilometri di strade ferrate nelle Fiandre, gli fece sapere che non poteva sopportare più a lungo le perdite che quest'esercizio gli cagionava; aggiunse che essa offre di cederlo allo Stato, e che molti fra gli interessati insistono per una ricompra generale di tutta la rete.

Il Governo non si è pronunciato sul fondo della quistione, ma la sezione centrale persistette nel dire che lo Stato, il quale diverrà presto l'unico che esercisca la strada ferrata del paese, deve meglio e più che ogni altro, regolare a che una giusta distribuzione e dei vantaggi e degli oneri, venga fatta a tutti coloro che si servono della ferrovia in qualunque modo e per qualunque titolo.

Noi vediamo dunque che anche nel Belgio, lo Stato diviene l'unico possessore di tutte le strade ferrate; quali saranno le conseguenze di quest'unificazione dell'esercizio delle ferrovie? Attendiamo il responso dall'avvenire, le circostanze, i progressi della scienza, lo sviluppo dei trasporti, eserciteranno una grande influenza sul successo o l'insuccesso dell'operazione.

È però cosa certa che il Governo Belga, non riprenderà le concessioni, riempiendo a spese del Tesoro pubblico il vuoto fatto dai furbi nei loro capitali sociali a danno della massa degli azionisti; egli si limiterà, ed è questa la sola sua obbligazione, a riprendere l'esercizio delle strade abbandonate, o quanto meno male amministrate dalle Compagnie impotenti a soddisfare a tutte le esigenze del servizio, mediante un tanto sull'entrata, e ciò a rischio e pericolo degli aventi diritto, i quali continueranno a subire le conseguenze dell'imprudenza commessa, confidando i loro capitali a gente poco scrupolosa sulla scelta dei mezzi per arrivare rapidamente all'opulenza.

Dopo il fin qui detto, si vede chiaramente la tendenza dello Stato a farsi l'unico padrone delle ferrovie, ed anche ad escogitarne l'esercizio, e noi senza volerci pronunciare più per un sistema che per l'altro, cioè se sia più conveniente e diremo anche più prudente, sì politicamente che economicamente parlando, e di maggior interesse pel pubblico che si vale di questo potente mezzo di trasporto, che le ferrovie siano esercitate dallo Stato o da Compagnie private, chiuderemo questo rapido cenno sulle ferrovie belghe, citando due opinioni controverse in materia, emesse da due uomini competentissimi quali sono l'onorevole

Silvio Spaventa (1) ed il Deputato belga Le Hardy de Beaulien (2).

« Le vicende finanziarie, dice Spaventa, che le Compagnie subirono, sono troppo lunghe a narrarsi, ed an-
« cora una volta dimostrano, come in qualsivoglia paese
europeo, ove se ne eccettui l' Inghilterra, difficilmente
« una ferrovia può essere costrutta senza l'aiuto governa-
« tivo. Nell' America stessa, il Governo, contribuì nelle
« spese di costruzioni di varie linee, regalando non solo
« il terreno per lo stabilimento della sede stradale, ma zone
« laterali per l' impianto di fattorie e colonie » ed a sostenere il suo convincimento come cioè siano a preferirsi le ferrovie di Stato, e da esso esercitate, a quelle esercitate dalle Compagnie private si domanda: « Il pubblico è ben
« servito sulle linee dello Stato? L' Amministrazione go-
« vernativa si piega in Belgio abbastanza bene alle molte-
« plici esigenze del pubblico? Quali sono i risultati ottenuti
« con questo sistema così diverso da quello seguito in
« America, in Inghilterra ed in Francia?

« La Reale Commissione inglese del 1864, dice l'autore,
« volle conoscere da un alto funzionario belga, come si
« passassero a questo riguardo le cose, e quale fosse l'or-
« ganismo amministrativo col quale si amministravano nel
« Belgio le ferrovie demaniali.

(1) Silvio Spaventa — *Lo stato e le ferrovie* — *Riscatto ed esercizio* — *Note presentate al Parlamento Italiano* — Milano, Fratelli Treves, Editori.

(2) Le H. de Beaulien — *Plusieurs rapports faits au nom de la section centrale sur les budgets du Ministère des travaux pubblics pour les exercises 1880-1881.* — Camera dei Deputati, Atti della Commissione d' inchiesta.

« Fu quindi interrogato il Direttore generale delle Poste, « Telegrafi e Ferrovie del Belgio, il signor Fassiaux.

« Il Fassiaux affermò che il pubblico belga preferisce « l'amministrazione dello Stato, come quella che presenta « maggiori guarentigie di sicurezza, e meglio soddisfa ai « generali interessi. Quel funzionario constatava che il « reddito medio era nel 1864 del 6 per cento; respingeva « in modo assoluto il sistema di ferrovie appartenenti allo « Stato, e date in affitto a Compagnie, le quali finiscono « con essere le vere proprietarie delle linee, senza avervi « impiegato alcun capitale.

« Osservava che il Governo belga ha tendenze opposte, « preferendo assumere l'esercizio delle ferrovie appartenenti « a Società private. Lo Stato, essendo nel centro della « rete ferroviaria, ed usufruendo le linee migliori, con « esercitare le linee di Società, assorbe e non perde, si « rafforza e non s' indebolisce. Il Fassiaux in seguito spiega « la grande utilità, anche indiretta, di questo stato di cose, « e fra le altre la somma agevolezza e guarentigia che ne « trae il servizio postale e daziario. Quanto agli impiegati « delle ferrovie, essi sono impiegati di Stato e trattati « nella stessa maniera. Il personale superiore si assume per « concorso; i candidati riusciti lavorano da principio a « titolo di prova e procedono in appresso in ragione del « merito e del servizio reso. L'amministrazione delle fer« rovie è divisa in dipartimenti distinti con un unico di« rettore generale. Le divisioni principali sono tre, cioè: « materiale, manutenzione stradale, traffico, e ad esse si « aggiungono due divisioni supplementari per la contabi« lità e per gli affari generali. Il Governo acquista nelle

« officine private le locomotive; ma le ripara in officine « proprie come usano le grandi Società.

« Io penso, egli aggiunse, che l'interesse del paese domandi che lo Stato sia il padrone delle ferrovie, ed eser« citi almeno le linee principali. Tuttavia è opportuno che « i servizi minori, come, a mo' d'esempio, quello del tra« sporto delle merci nelle città, lo Stato li affidi ad im« prese private. In tal guisa le ferrovie del più gran paese « possono essere amministrate facilmente come qualsiasi « altro servizio pubblico.

« Qualche anno dopo, il Segretario del Boardof Trade, « Malcom, visitava le ferrovie belghe per incarico del Go« verno Inglese, e concludeva il suo rapporto riconoscendo « che il servizio dello Stato nel Belgio aveva iniziato tutti « i possibili miglioramenti, che, per necessità di cose, do« vettero essere seguitati dalle Compagnie private; e che « l'opinione pubblica, malgrado il malumore e le acerbe « censure delle Società, era favorevolmente disposta al « grande avvenimento, di trasferire tutte le ferrovie del « Belgio nelle mani del Governo.

Il suddetto autore a viemmeglio rafforzare la sua radicata convinzione cita l'autorevolissima opinione di Frère-Orban, uno dei più eminenti uomini di Stato del Belgio, il quale, quantunque deciso fautore del libero scambio e seguace delle opinioni smithiane in ogni ramo di pubblica amministrazione, in materia ferroviaria si dichiarò campione risoluto dell'esercizio per parte dello Stato. Nella stampa come alla Tribuna, il Frère-Orban ha sempre difesa la tesi, che le ferrovie ed il loro esercizio sono per essenza di dominio pubblico.

« Egli dimostrò che le accuse di socialismo, protezio- « nismo, comunismo, mosse contro coloro che sostengono « tale principio, sono assolutamente infondate, poichè non « si tratta, nel caso, di decidere fra il monopolio e la « libera concorrenza, ma se il primo, necessario sempre « in fatto quando si tratti di ferrovie, debba essere sfrut- « tato da Compagnie o da chi rappresenta gli interessi di « tutti i cittadini. Egli affermò che era un antico e giusto « vanto del partito liberale belga, quello di non permettere « che i monopoli si sfruttassero a beneficio di corpora- « zioni private, mentre il partito opposto aveva, nell' in- « teresse delle Compagnie, cercato d' indebolire l' azione « centrale del Governo a benefizio di speculatori; dimostrò « che grazie a questa azione imparziale e benefica, il ser- « vizio ferroviario del Belgio era additato a modello pel « buon mercato, la comodità e la precisione; e che, mentre « l' ideale del partito retrivo era quello di spogliare lo « Stato della rete ferroviaria a beneficio della rete delle « Società, l' obbiettivo del partito liberale era intieramente « l' opposto.

« Quindi alla vigilia della caduta del gabinetto liberale, « fece approvare dalla Camera l' acquisto, a favore dello « Stato, di 600 chilometri già in esercizio, e di 700 che « erano in corso di costruzione.

Chiude quindi l' illustre autore, le sue considerazioni sulle ferrovie belghe citando le seguenti parole di Michel Chevalier: « Le ferrovie belghe sono una intrapresa eser- « citata in un intento nazionale, una creazione utile a « tutti, i di cui benefizi si godono da ogni classe di cit- « tadini.

Il Sig. Le Hardy de Beaulieu esprime, e corrobora con dottissime osservazioni e considerazioni l'opinione contraria nella sua relazione sul bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici per l'esercizio 1880, ed in quella sul bilancio 1881 presentate a nome della sezione centrale alla Camera dei Deputati belga. Egli dice:

Il bilancio di questo Ministero, non può più funzionare col suo organismo ordinario e sanzionato dalle disposizioni di legge che regolano la presentazione dei bilanci all'approvazione della Camera, dopo che ad esso si è aggiunto un'intrapresa d'indole affatto commerciale, siccome quella dell'esercizio delle ferrovie, che va soggetta a tutte le oscillazioni della maggiore o minore entrata, come pure del maggiore o minore sviluppo dell'intrapresa stessa, e ciò indipendentemente dalla volontà, dall'azione e dalla previsione del Ministro e della sua amministrazione. Tale bilancio presenta in Belgio, difficoltà speciali, per potere scostarsi il meno possibile dalle disposizioni puramente costituzionali. Ciascuno vede come un bilancio di un'impresa di esercizio di linee ferroviarie, non possa a priori essere compilato che con dati relativi e molto elastici.

Rimedi suggeriti per riparare a quest'inconveniente; la creazione di un ministero speciale delle strade ferrate, che comprendesse pure le Poste, i Telegrafi ed i Battelli a vapore; ministero puramente amministrativo, secondo gli uni, responsabile secondo gli altri.

Si pensò pure a fare della amministrazione delle ferrovie, una amministrazione autonoma colle contabilità e movimento di cassa separate da quelle dello Stato, ma nulla finora venne deciso in proposito; ed il Pubblico non

solo è favorevole all' esercizio delle ferrovie fatto dallo Stato, ma lo considera come una cosa non solo razionale ed utile, ma diremo quasi provvidenziale, ed allorquando nascono intoppi, difficoltà di qualsiasi natura, si lagna perché sapendo di contribuire a sostenere i pesi dell'intrapresa, pretende, naturalmente di partecipare a tutti i vantaggi da essa derivanti.

Sino all'anno 1835 nel Belgio, l'industria dei trasporti era considerata come appartenente all'attività individuale, sola, o sotto forma di Società.

Nel 1830 l'esercizio fatto da una Compagnia di una strada ferrata fra Liverpool e Manchester, servì ad aprire un orizzonte novello all'industria dei trasporti, e diversi impresari e società di impresari, proposero al nuovo Governo Belga, di assumere la costruzione di strade ferrate, ed organizzarvi mezzi di trasporto rapidi e possenti. Ma si credette allora, come si crede ancora oggi, che tal genere di industria doveva costituire un monopolio.

E qui la quistione politica fece capolino, e decise la maggioranza del potere legislativo, come aveva già deciso il Governo, a decretare, non solo, la costruzione delle strade e relativi edifici, ma anche, a titolo di esperimento, l'esercizio fatto dagli agenti dello Stato, a spese, rischio e pericolo dei contribuenti.

Più tardi, si concedette che i privati, oppure Compagnie private, potessero costrurre ed esercitare reti di strade costrutte ed esercitate dallo Stato, e ciò mediante il pagamento di un diritto (pèage) cosichè sopra un totale di 3740 chilometri di strade ferrate in esercizio nel Belgio, lo Stato ne costrusse chilom. 811, ed i privati chilom. 2929.

Ma spinto da circostanze, da influenze e da idee diverse, lo Stato si decise ad affittare, a ricomprare e ad esercire, dividendone i proventi, un certo numero di strade ferrate, che erano di concessione privata.

Il suo esercizio comprendeva una lunghezza effettiva di 2248 chilometri al 31 Dicembre 1878; le Compagnie private ne esercitavano alla stessa epoca ancora 1500 chilom. ma la tendenza dello Stato, è quella di riprendere, ricomprandole, od in altro qualsiasi modo, la maggior parte delle linee che ancora sono nelle mani delle Compagnie.

Il capitale impiegato dallo Stato in questa impresa è considerevole; ed al 31 Dicembre 1878 risultava dai bilanci di Frs. 941,597,769, 29.

Si può calcolare che riprendendo le altre strade che ancora sono in mano dei privati, il Tesoro sarà gravato di 350 a 400 milioni di nuove obbligazioni, e calcolando a 150 milioni la spesa occorrente per completare la rete, cioè la costruzione di quelle linee che ancora mancano, si raggiunge la cifra capitale di 1500 milioni impiegata in quest'industria, capitale rappresentato da obbligazioni del Tesoro pubblico belga.

Da queste cifre, si vede l'immensa responsabilità che pesa sullo Stato; e siccome non tutti approfittano ugualmente dei vantaggi diretti ed indiretti delle ferrovie, vantaggi derivanti dalla migliore o peggiore situazione dei singoli traffici e delle singole industrie, è equo, dice l'Autore, di fare in modo, che le strade ferrate esercitate dallo Stato, non degenerino in un peso per gli uni, mentre sono di incontestato interesse per gli altri.

E continuando ad illustrare la sua tesi, confuta ed anche

vittoriosamente, il paragonare che si fece delle ferrovie alle Poste.

La Posta è al servizio di tutti, ed allo stesso prezzo ed alle stesse condizioni; mentre le condizioni nei trasporti variano ed oscillano a seconda della maggiore o minore mobilità delle tariffe, eterno scoglio su cui finora va ad infrangersi il grave problema dell' economia dei trasporti per vie ferrate.

Se il servizio delle ferrovie, dice l'autore, è un servizio pubblico, lo Stato dovrebbe esercitarlo a condizioni uguali per tutti.

E soffermandosi a considerare la responsabilità, osserva l' autore, l' anormalità esistente nell'organizzazione dei trasporti fatti a spese dello Stato. In un' intrapresa privata, ci sono quelli che corrono il rischio e che si assoggettano a tutte le eventualità dalla stessa derivanti, ci sono coloro che rappresentano, che dirigono, e che sono conseguentemente responsabili. Ma in un' amministrazione di Stato, abbiamo il vero responsabile nel senso giuridico della parola? La sola responsabilità che garantisca il paese, è quella dell' uomo politico che momentaneamente sta a capo del Ministero dei Lavori Pubblici.

Il Belgio ebbe finora la fortuna di avere alla testa uomini capaci ed intelligenti che hanno saputo far camminare l' intricato meccanïsmo; ma in ogni modo, lo ripetiamo, è una condizione di cose anormale, per il Paese responsabile di fatto, come pel Ministro responsabile in diritto, i quali non possono esercitare in materia che un' azione incerta, lontana sulla vera amministrazione, che pel suo organismo stesso, diventa sempre uguale e poco accessibile

alle idee nuove, ai progressi che sorgono e si sviluppano dall'ingegno e dall'attività umana.

Vuol dire che invece di fare del commercio, si fa dell'amministrazione, e da questo stato di cose ne risulta questo fatto, che si produce ogni giorno nelle linee esercitate dallo Stato; è l'amministrazione che detta la legge al commercio ed all'industria, mentre non dovrebbe essere che il perno del potere pubblico, al quale essa invece pretende comandare.

Naturalmente non si arriverà mai ad imprimere ad una intrapresa d'indole essenzialmente commerciale il movimento preciso e regolare dell'amministrazione. La prontezza di percezione e la rapida esecuzione, sono i primi elementi costitutivi delle operazioni commerciali, e soventi volte anche delle industrie.

Il commercio preferisce talvolta pagare forti tariffe, piuttosto che le sue operazioni abbiano a subire un ritardo.

Una pubblica amministrazione, e le stesse Compagnie private, col nostro sistema di concessioni e di tariffe, non possono piegarsi a questi bisogni. Esse devono ripartire i servizi fra tutti, senza tener conto di coloro che pur di essere serviti con più esattezza, sarebbero disposti di pagare un maggior prezzo. In una parola la regola dell'offerta e della domanda, non esiste in materia di trasporti ferroviari, ed è precisamente il timore che detta regola non trovi la sua pratica applicazione, che ha deciso il Governo, coadiuvato dal sentimento pubblico, a riprendere tutte le concessioni private.

Dal sin qui detto, risulta che verificandosi incessanti variazioni di offerta e di domanda nel commercio, imprime

a questo uno sviluppo graduale e persistente in una data regione; manca il materiale necessario ed adeguato al bisogno, e se l'amministrazione volesse servirsi del materiale meno utilizzato in un' altra parte qualsiasi della rete, si solleverebbero malcontenti e recriminazioni.

E di qui la lunga litania di ricorsi per la mancanza del materiale, là dove se ne presenta assoluta la necessità e gli abusi da essa derivanti, i quali si risolvono in uno stato di cose anormale, le di cui conseguenze cadono inesorabilmente sull' amministrazione, perchè molte volte si verificò il caso che il materiale giaceva inoperoso in certi siti ove non vi era il bisogno, mentre in altri se ne sentiva la mancanza con grave danno di tutto e di tutti.

Il materiale mobile delle ferrovie belghe, è dallo Stato utilizzato con minor profitto per il commercio e per la industria che quello di altre reti. In Inghilterra ed in America, si sa porre facilmente rimedio a quest' inconveniente. In Inghilterra le Compagnie trovano facilmente in affitto temporario materiale mobile; le grandi fabbriche ne hanno sempre disponibile che danno in affitto quando non trovano a venderlo, e vi sono anche Società speciali che hanno un materiale che affittano ed a privati ed a società.

Alcuni teorici sostengono che lo Stato esercitando le ferrovie, deve regolare i trasporti sul prezzo di puro costo, senza ritrarre benefici di sorta, lasciando ai contribuenti l' aggravio dell' interesse e dell' ammortamento dei capitali impiegati, e vogliono così sottrarre i trasporti all' azione della legge dell' offerta e della domanda. Questa teoria è molto pericolosa per l' industria e l'agricoltura del Belgio, imperocchè esporrebbe lo Stato a fare trasporti di merci

quasi gratuitamente, ed ancora a dover aumentare il suo debito e le imposte in modo considerevole.

La Commissione reale d'inchiesta sulle strade ferrate inglesi, chiamata a pronunciarsi sull'utilità del riscatto delle strade ferrate per parte dello Stato, allo scopo di poter ridurre le tariffe e facilitare le relazioni fra i vari punti del Paese, si dichiarò contraria a tale proposta, e fra le altre ragioni a sostegno di detta deliberazione, disse che il rialzo od il ribasso delle tariffe, è indifferente pei consumatori, i quali in ogni caso pagano il prezzo del mercato, senza preoccuparsi nè del prezzo di costo di una data merce, nè tanto meno di quello di trasporto od altro. È necessario, dice l'autore, sollevarsi dalla pura considerazione dell' interesse immediato, e soffermarsi sulla quistione, partendo da un altro punto.

In tutti i paesi limitrofi al Belgio, o che lottano con lui sui mercati del mondo, le Compagnie di strade ferrate cercano di ammortizzare i loro capitali, di rimborsare le loro obbligazioni e di annullare gradualmente le loro azioni, mediante pagamenti parziali annuali. Verrà dunque il giorno nella vita dei popoli, in cui queste concessioni ritorneranno allo Stato libere da qualsiasi peso e passività. Ed in questo momento quale sarà la posizione della nazione industriale, che sotto il pretesto che i figli approfitteranno delle strade ferrate costrutte dalle generazioni presenti, trascureranno di ammortizzare il capitale e di liberarsi gradualmente?

Notiamo che l' Inghilterra e gli Stati Uniti ammortizzano rapidamente il loro debito, mentre le loro Compagnie estinguono il costo della ferrovia; e ci permettiamo d'insistere su questo proposito, che è di un' importanza capitale per

l' avvenire non solo delle nostre strade ferrate, ma pur anche per la prosperità della nostra attività nazionale. Sappiamo che il problema è difficile a risolvere e che lo Stato lo potrà meno dell' industria privata. I privati non esiteranno ad attaccare il pubblico Tesoro, quando sapessero di ricavarne un utile qualsiasi, fossc anche momentaneo, non esiteranno a compromettere gli interessi d' ordine politico del paese, ed è questo il pericolo gravissimo ed il grande inconveniente che possono scaturire dall' intromissione della forza sociale, nelle intraprese commerciali ed industriali.

L' autore si sofferma ancora a considerare i mezzi di equilibrare le entrate e le uscite nella contabilità delle strade ferrate, ed enumera i vari modi per raggiungere tale equilibrio; come il rialzo delle tariffe di trasporto; il costo dei treni ed il loro prodotto; il modo di rendersi conto esatto delle spese dei treni, il conto esatto della locomozione o trazione sulle linee, attribuendo ad ogni treno la parte che gli spetta negli stipendi del personale; il costo del personale permanente viaggiante e delle stazioni, delle spese di manutenzione, di riparazione e di miglioramento sulle strade, ecc.

E chiude il suo rapporto con alcune osservazioni sulle strade ferrate di second' ordine e tramways e dice: Lo Stato non dovrebbe esercire che le grandi linee di lunga percorrenza, con sbocchi ai grandi centri e del commercio e delle industrie. Tutte le altre linee d' interesse locale devono lasciarsi all'esercizio locale e privato; dovesse anche lo Stato lasciare agli intraprenditori dei forti guadagni, si riscontrerebbero e per lui e per le popolazioni interessate enormi benefici.

L'ITALIA

ABBIAMO voluto prima di entrare a parlare dell' importantissima quistione ferroviaria nel paese nostro, lumeggiare per sommi capi quanto si è fatto nei principali Stati d'Europa, ed il fin qui detto servirà, se non altro, a stabilire un raffronto, dal quale il lettore potrà con vero e sano discernimento trarre la conseguenza, se il sistema tenuto fra noi sia stato efficace, pratico e proficuo e tale da portare ad una soluzione la quale non turbi le armonie economiche del paese, e concilii i grandi interessi dei commerci e delle industrie sia in sè stessi, quanto nei rapporti coll' Estero e con quelli dello Stato e della sua sicurezza.

La postura naturale dell' Italia nostra, fa considerare il problema sotto un aspetto tutto particolare, e sorge come una difficoltà di più alla risoluzione generale della quistione; e noi dopo una rapida rassegna storica delle ferrovie italiane, cercheremo di trattare il tema dai molteplici suoi lati, tentando, per quanto le nostre povere forze e la

pochezza delle nostre cognizioni ci permettono, di arrivare a quella soluzione che meglio crederemo adatta per vigorosamente tutelare l'interesse e la prosperità del paese nostro.

Se il risultato non sarà pari al tentativo, valgaci l'immenso e sincero amore che portiamo al Paese, per ottenere quella venia che anticipatamente invochiamo da ogni buono e vero italiano.

La storia ferroviaria nostra è una lunga litania di casi pietosi, i quali si succedono senza posa gli uni agli altri, e la condizione politica della penisola, ben lungi dal favorire l'introduzione e lo sviluppo dell'industria ferroviaria, frapponeva incagli d'ogni maniera.

Ognuno degli Stati, che come disse il Correnti (1), sebbene congiurati tra loro nella forma e nell'intento politico, pure si astiavano gelosamente, aveva per così dire il suo sistema stradale: prima legge quella del far da sè; seconda, quello di vigilare in comune le porte e gli sbocchi per cui potevansi parlare e toccare tra loro le popolazioni italiane.

Un problema stradale allora, in luogo di essere sciolto dagli economisti e dagli ingegneri, era dato a studiare agli agenti delle polizie e delle dogane, e, manco male, ai soldati. Tutti gli ostacoli naturali che facevano risalto e parevano giustificare i confini artificiali segnati tra parte e parte d'Italia, erano, diremo così, coltivati con amore.

Il Ticino e il Po, per esempio, in luogo di essere convertiti in vie fluviali, venivano mantenuti come una buona

(1) *Relazione presentata alla Camera dei Deputati il 17 Dicembre 1864 sui progetti di legge pel riordinamento ed ampliazione delle reti ferroviarie del Regno.*

linea di difesa contro ogni istinto di comunione italiana. La gelosia andava tant' oltre, specialmente nel reame di Napoli, che anche le strade decretate per congiungere fra loro le provincie non si eseguivano, e molte vie segnavansi sulle carte topografiche, che poi invano sarebbersi cercate sulla faccia dei luoghi.

Quest' istinto di segregazione doveva manifestarsi più vivo nell'argomento delle strade ferrate, tanto più efficaci delle strade comuni a congiungere e accomunare popoli. Ognuno degli Stati d' Italia aveva il suo sistema particolare di difesa, la sua strada di predilezione politica; l' Austria voleva prima di tutto congiungere col cuore della monarchia le città orientali del Lombardo-Veneto: essa non poteva comportare che Milano e Genova si dessero la mano. Il regno di Sardegna anch'esso preferiva di sviare a ponente la strada ferrata della Liguria per metterla sotto la protezione della fortezza d' Alessandria. La Toscana doveva pensare prima di tutto a congiungere Livorno e Firenze, e i Borboni di Napoli conducevano le loro prime linee ferrate dalla reggia alle ville principesche ed agli acquartieramenti suburbani dell'esercito. A Napoli, dove nel 1839 s'era aperta la prima via ferrata che vedesse l'Italia, quella per Torre Nunziata, costrutta per conto di una società di azionisti rappresentata dall' ingegnere francese Bayard, si andò poi lavorando lentissimamente sulle strade di Salerno, di Capua e d'Avellino; e i disegni delle linee per le Puglie, pel Molise, per l'Adriatico, pel Jonio svamparono in parole.

Nell' Italia settentrionale, il fischio della locomotiva fu udito per la prima volta sul tronco Milano-Monza, lungo 13 chilometri, aperto al pubblico il 18 Agosto 1840,

costrutto per opera di soli ingegneri lombardi; furono quindi aperti successivamente: il tronco da Padova alla laguna; il monumentale ponte sulla laguna lungo metri 3603 ripartiti in 222 arcate da 10 metri di corda, separate da sette stadii, frammezzati da cinque piazze; ed il tronco Padova-Vicenza; e nel Febbraio 1846 inauguravasi il tronco Milano-Treviglio.

Nell' Italia media il primo tronco aperto al pubblico fu quello da Livorno a Pisa, al quale tennero dietro i tronchi Pisa-Pontedera e Pontedera-Empoli, ed i tronchi Firenze-Prato ed Empoli-Firenze.

In quel memorando anno 1848, cominciò il dualismo delle influenze, dei commerci delle strade (1). Il Piemonte si spigrì. La strada da Torino a Genova assunta dallo Stato fin dal 1844 e appena abbozzata nel 1848, fu condotta a compimento nel 1853 ad onta delle enormi difficoltà che opponeva il passaggio dell' Apennino, e per la prima volta fu trionfata dalla vaporiera una grande catena di montagne.

Nel frattempo si erano tracciate le linee di Cuneo, di Susa, del Ticino, di Pinerolo, di Voltri, e l'anno appresso la linea da Vercelli a Valenza per Casale, quella d' Alessandria a Piacenza e la scorciatoia da Novi a Tortona e le diramazioni da Santhià a Biella e da Mortara a Vigevano. Collo stesso ardore si proseguì sino al 1859. In quell'anno già può dirsi che erano compiute tutte le linee principali del Piemonte, le quali in lunghezza vincevano tutte le altre ferrovie d' Italia sommate insieme.

(1) Vedi citata Relazione.

La Lombardia non aveva altro che la linea arteriale dal Ticino al lago di Garda e al quadrilatero; le mancavano tutte le comunicazioni diagonali, e fino l'importantissima linea traversale da Milano a Piacenza, la quale doveva congiungere le linee lombarde colle emiliane.

Nè erano gran fatto progredite le strade toscane, le quali facevano come gruppo in Val d'Arno, prolungandosi fino a Siena a mezzodì e fino a Querceta a ponente, e accennando di dar mano pel varco di Porretta alle linee dell'Italia centrale e della Venezia.

Quanto alle strade romane, esse si limitavano a disegni in aria e alle tardive concessioni delle linee da Roma a Civitavecchia, da Roma a Bologna, toccando Ancona, infine al tronco da Bologna a Ferrara destinato a congiungere la rete pontificia coll'austriaca.

Così all'avvicinarsi della resurrezione italiana può dirsi che, cavatane Val d'Arno, le parti meridionali e centrali della penisola mancassero affatto di strade ferrate, o solo le avessero per mostra.

Nell'Italia superiore invece facevasi sempre più evidente la contrapposizione ostile delle due reti stradali, l'austriaca e la sarda: la prima che involgeva, oltre le provincie soggette direttamente all'Austria, tutti gli Stati vassalli e tirava a penetrare nei due avamposti marittimi di Livorno e di Ancona, ad impernarsi sulla piazza di Bologna, a sedurre la Toscana colla tentazione di scavalcar Genova; l'altra, che chiusa nell'alta Valle del Po, cercava di farsi strada alle comunicazioni transalpine sottopassando audacemente le Alpi Cozie per assicurarsi l'appendice della Savoia, e studiando i varchi delle Alpi Elvetiche per trovar via di

tragittarsi nella valle del Reno e giungere alla Germania centrale senza inciampare nelle dogane austriache.

Coll'esito felice della guerra del 1859, durante la quale cominciò a vedersi l'importanza strategica delle ferrovie, che come avevano reso possibile la conversione dell'esercito francese da Alessandria a Novara e preparata la vittoria di Magenta, così facilitarono il formidabile ritorno offensivo dell'esercito austriaco su Solferino, cominciò un nuovo periodo durante il quale i neonati governi delle diverse parti d'Italia s'affrettarono a dar corpo, se non altro di decreto, a speculazioni fantastiche.

Dopo la proclamazione del Regno d'Italia cominciò, com'era naturale, un nuovo periodo nella storia delle strade ferrate italiane. Correggere le deviazioni e gli errori, frutto delle idee separatiste, collegare fra loro le piccole società e costituire con esse delle combinazioni più solide e più vaste, incoraggiare la costruzione delle diramazioni secondarie col concorso degli interessi locali, preparare la formazione di grandi gruppi coordinati fra loro, compiere le linee normali sulle quali si potesse attirare il commercio europeo (1).

Questi principii che vanno continuamente e costantemente manifestandosi, già germogliavano nell'altissima mente di quel grand'uomo che fu il Conte Camillo di Cavour. Egli previde l'avvenire delle strade ferrate italiane in uno scritto pubblicato il 1° maggio 1846 nella *Revue Nouvelle*, mentre le ferrovie erano poche e le difficoltà delle divisioni d'Italia e dei Governi che ne reggevano i

(1) B. Besso — *Le strade ferrate* — Milano E. Treves, Editore.

territorii e le popolazioni, aumentavano le difficoltà per propagarne l'estensione e i rapporti.

Sarebbero molti i periodi dello scritto del Conte di Cavour, che desidererei riprodurre per gli argomenti benissimo indicati, tanto dalla parte politica quanto dall'economica ed amministrativa.

Eccone uno dal quale il lettore vedrà quali pensieri sorgevano, fin dal 1846, nella mente dotata di grande previdenza pel nostro avvenire. « Parmi les chemins de fer « que l'industrie privée est appellée à entreprendre, il en « est un qui se distingue par l'importance qu'il doit avoir « sous le rapport politique aussi-bien que sous le rapport « economique. C'est celui qui partant de Turin, suivra la « rive gauche du Po pour se diriger à Milan, en passant « à Verceil et à Novare. Si la vallée du Po formait un « seul État: si tous les pays compris entre Venise et « Turin, reconnaissaient le même souverain, cette ligne « serait la principale de l'Italie septentrionale; elle ferait « partie de la grande artêre à laquelle toutes les lignes « secondaires viendraient se rattacher. »

In molte altre parti dello scritto del Conte di Cavour, si rilevano le previsioni che gli avvenimenti ed i tempi posteriori hanno determinato (1).

La rete ferroviaria italiana cominciata nel 1839 con otto chilometri (primo tronco di ferrovia aperto al pubblico in Piemonte da Torino a Moncalieri) a tutto il 1875, raggiungeva chilometri 7,686, i quali erano concessi per lo

(1) P. Torrigiani — *Articolo* — *Il Conte di Cavour e le strade ferrate italiane* — *L' Economista* di Firenze.

esercizio a varie Società come l'Alta Italia, a quella così detta delle Romane, alla Società delle Meridionali e ad altre Società diverse. La prima detta dell'Alta Italia, abbraccia le strade del Piemonte, della Lombardia, del Veneto, dell'Emilia, della Liguria e della riva destra dell'Arno. La seconda che si intitola delle strade ferrate romane, comprende la Toscana (esclusa la riva destra dell'Arno, la campagna di Roma e la Terra di Lavoro). La terza Società che si appella delle ferrovie meridionali, possiede l'importante arteria ferroviaria Bologna-Otranto, la linea traversale Foggia-Napoli e parecchie importanti diramazioni. La quarta Società s'intitola delle ferrovie Calabro Sicule, e la quinta delle strade ferrate sarde che abbraccia l'isola di Sardegna.

La rapida costruzione della vasta rete ferroviaria che ormai copre tutta la penisola, non potè compiersi senza rilevanti sagrifizi; il Governo ed il Paese furono concordi nel riconoscere l'urgente necessità di far correre la locomotiva da un capo all'altro d'Italia: da Susa a Brindisi, da Genova a Venezia, da Torino a Napoli.

Lo Spaventa nella sua pregevole relazione presentata al Parlamento sulla quistione ferroviaria ci dice che l'ordinamento che fu dato alla rete ferroviaria italiana colla legge del 14 Maggio 1865, partiva dal concetto che le Società private meglio che lo Stato potessero direttamente provvedere alla costruzione ed all'esercizio delle vie ferrate, e di questa tendenza che da lungo tempo pare penetrata nell'animo dei più, ci piace di ricitare lo scritto già accennato del Torrigiani sul Conte di Cavour.

Il Conte Camillo di Cavour, nello scritto che abbiamo

indicato, e che pubblicò analizzando un libro del Conte Petitti, consigliere di Stato del Regno Sardo, sulle ferrovie d'Italia, egli pure condanna l'opinione avversa ai progressi delle Società private.

Leggiamo e lodiamo queste parole del grande economista ed insigne politico:

« Nous croyons qu'en voulant prévenir l'abus qu'on peut « faire de l'esprit d'associaction, il va jusqu'à conseiller « l'emploi de moyens qui l'empecheraient de naitre et de « se developper; ce qui serait pour tous les pays, mais « pour l'Italie surtout, un mal infiniment plus grands que « celui dont il parait frappè.

« Tous les arguments dont le Comte Petitti fait usage « pour combattre les abus de l'esprit d'association et de « la liberté des contrats industriels, sont identiques à ceux « dont se servent dans toutes les questions sociales qui « defendent le système préventif et s'opposent à l'esprit « des temps et aux progrès du siècle ».

Ammesso il principio che le Società private possano meglio che lo Stato provvedere alla costruzione ed allo esercizio delle strade ferrate, la legge del 14 maggio 1865 si propose di costituire delle Società ferroviarie abbastanza potenti per poter compiere le costruzioni delle linee iniziate o decretate per legge e regolarmente esercitarle; e ad un tempo si studiò di comporre i varii gruppi in guisa che essi potessero, per una parte almeno del grande traffico, farsi concorrenza sicchè si evitasse il pericolo e il danno di dare a quelle Società un assoluto monopolio dei trasporti da un estremo all' altro della penisola. Furono quindi da quella legge costituiti i due grandi gruppi ferroviarii

dell'Alta Italia e delle Romane, e modificato quello delle Meridionali; mentre colla precedente legge del 25 agosto 1863 eransi già assegnate alla Società Vittorio Emanuele le ferrovie della Basilicata, delle tre Calabrie e della Sicilia.

Alla Società dell' Alta Italia furono assegnate pressochè tutte le linee della valle del Po, disponendo però che al gruppo delle Romane fossero unite la ferrovia ligure e quella da Savona a Torino, onde non tutti gli sbocchi dell' Italia verso l' Estero rimanessero nelle mani di una sola Società, e nelle grandi piazze commerciali di Genova, di Torino, di Firenze, le due Società si trovassero in concorrenza.

Parimenti, ceduta alle Meridionali la linea Bologna-Ancona, si creava una concorrenza fra le Romane e le Meridionali pei rapporti commerciali fra Bologna e Napoli, fra l' alta e la bassa Italia. Collo stabilire poi per le Romane e le Meridionali un sistema di sovvenzioni chilometriche a scala mobile, si volle raggiungere il duplice scopo di interessare quelle Società allo sviluppo del traffico nelle regioni attraversate dalle loro linee, e di ridurre gli oneri del Governo per quelle sovvenzioni a misura che quel traffico, allora appena nascente, si sarebbe andato svolgendo, ed avrebbe raggiunto quelle proporzioni, ch' esso aveva ormai già prese nella rete dell'Alta Italia.

Quest' ordinamento della nostra rete ferroviaria supponeva però che alle Società così costituite non dovessero mancare i mezzi ed il credito necessario per soddisfare ai contratti impegni, e che nel loro passato, nelle passività contratte, nei difetti della loro interna amministrazione, esse non dovessero incontrare tali ostacoli da rendere

impotenti i loro sforzi, insufficienti ed inefficaci i concessi soccorsi governativi. In realtà però apparve ben presto uno squilibrio fra i mezzi finanziari delle Società e gli obblighi cui dovevano soddisfare; e così una delle ipotesi sulle quali poggiava il nuovo ordinamento ferroviario non ebbe pur troppo ad avverarsi, per molte ragioni che non è qui il luogo di indagare, ma fra le quali basterà accennare la grande ineguaglianza di condizioni dei vari gruppi. Mentre essi erano stati combinati in guisa da non presentare nel loro complesso troppo notevoli differenze di lunghezze, ben diversi però erano gli oneri che le diverse Società dovevano sostenere per portare a compimento le loro linee.

Mentre nel 1866 la Società dell'Alta Italia con una rete complessiva di chilometri 2092, ne aveva in costruzione od in progetto chilometri 330, una parte dei quali d'altronde spettavano allo Stato o ad altre Società, quella delle Romane sopra chilometri 2172 ne aveva nel tempo stesso in costruzione o in progetto chilometri 6681: le Meridionali dovevano ancora costruire chilometri 611 per compiere la loro rete di chilometri 1751 e finalmente la Vittorio Emanuele aveva in esercizio soltanto 149 chilom. e ne doveva ancora costruire 1325 per avere compiti i 1474 che le erano stati assegnati.

Da queste poche cifre, meglio che da qualunque altra considerazione si comprende come le Società ferroviarie italiane dovessero in proporzioni molto diverse risentire gli effetti della crisi finanziaria, che si manifestò ancora prima della guerra del 1866, e dalla quale essa venne, specialmente tra noi, singolarmente aggravata.

Abbiamo voluto di volo toccare alla condizione anormale in cui si trovavano le Società ferroviarie nostre, per fare palese quale fu il punto di partenza che consigliò allo Stato l'idea del riscatto delle ferrovie.

La storia di questo riscatto già la fece esattamente e luminosamente il dotto Spaventa, e bisogna pur convenirne, in Italia si è concordi nel considerare il riscatto come la conseguenza di due fatti di indole diversa, economico l'uno, politico l'altro. Vi sono delle quistioni che tanto per la speciale indole loro, quanto pei gravi e vasti interessi che vi si trovano impegnati, urge risolverle prontamente; le condizioni delle ferrovie Romane erano tali da imporre decisive risoluzioni. Il Governo pose dunque a base della soluzione quella ch'era la sola base possibile, il riscatto delle Romane, ed alle considerazioni che ve lo determinarono, non era estraneo il concetto più vasto di fare delle ferrovie una proprietà dello Stato, perchè meglio rispondessero ai bisogni economici del paese ed alle esigenze militari della difesa del territorio nazionale. Il punto di partenza di questa grande operazione era non solo il riscatto delle Romane, ma ben'anco quello delle Meridionali, per poscia più tardi venire al riscatto delle linee importantissime dell'Alta Italia, le quali annodano la rete delle ferrovie italiane colle reti estere, e sulle quali si accentra tanta parte del movimento degli scambi internazionali e dei commerci di transito.

L'attuazione di questo vasto disegno si iniziava colle convenzioni conchiuse fra il Governo, le Meridionali e le Romane. Una terza convenzione confidava l'esercizio delle due reti ferroviarie ad una Società novella, nè parleremo

sugli accordi stipulati in queste tre convenzioni, presentate alla Camera una prima volta, e rimaste nel mistero della Commissione parlamentare; ripresentate dopo inaugurata la nuova legislatura, nè ancora venute fuori decisivamente da quel mistero. Soltanto il Governo, che aveva sottoscritte le convenzioni, trasmise più tardi alle Amministrazioni delle due Società ferroviarie proposte nuove, che venivano dalla Commissione e modificavano sostanzialmente le convenzioni conchiuse, ed il Consiglio delle Meridionali le respinse risolutamente, mentre l'Assemblea generale delle Romane, pur accettandone alcune, rigettava quella con cui si avrebbe voluto che tutte le passività, accertate o litigiose venissero accollate dagli azionisti per una somma determinata, restando a vantaggio dello Stato l'economia che potrebbe risultarne, ed a carico degli azionisti il maggiore onere.

Le condizioni del riscatto delle ferrovie romane, stabilite nella convenzione del 22 Aprile 1874 possono considerarsi come le migliori possibili, tenuto conto dello stato in cui trovavasi la Società. Le Romane a cagione della loro origine viziosa, non avevano potuto acquistare vita robusta, nè colle eccessive concessioni della legge 14 Maggio 1865, nè con la convenzione del 1870. Nel 1873 erano già fallite di fatto: le azioni erano senza dividendo: delle obbligazioni non si pagavano più gli interessi, neppure delle obbligazioni livornesi che avevano la garanzia governativa. Creare un'altra Società era impossibile. Quindi il riscatto delle ferrovie Romane fu una vera necessità.

La Società evidentemente si trovò a mal partito, minori risorse, maggiori spese; il Governo la indusse a dover

scegliere o la decadenza, o il fallimento, o il riscatto. Fu accettato il riscatto come una fortuna (1).

Riscattando le ferrovie Romane, il Governo manteneva saldo, sui mercati esteri, il credito italiano, che avrebbe risentito violento il controcolpo del fallimento della Società, e, riscattate le Romane, il concetto di un'operazione identica per la rete delle strade ferrate sulla frontiera, s'impose come un' esigenza politica, possibile ad essere soddisfatta, quando la Società dell'Alta Italia, lasciò intendere, che non sarebbe stata aliena dal consentire alla vendita delle proprie linee.

Ma la divergenza d'opinioni cominciò a sorgere potente, e l'opposizione a quel progetto sorse cosi vivace fra noi, da produrre un mutamento nel potere esecutivo, ancora prima che il progetto stesso fosse entrato nella Camera elettiva; noi quindi riferiremo qui le fasi subite da questa grave quistione.

L'onorevole Minghetti nell'ultima sua esposizione finanziaria fatta alla Camera dei Deputati, tessè la dolorosa istoria della eccezionale posizione delle Società ferroviarie italiane, la quale costrinse inesorabilmente lo Stato ad addivenire al riscatto. Lasciamo a lui la parola:

« Quando io ebbi l'onore di assumere il portafoglio
« della finanza, diceva il Minghetti, trovai che il riscatto
« delle ferrovie romane era già iniziato. Veramente le
« condizioni disastrose di quella Società, giustificavano la
« proposta fatta dai nostri antecessori, nondimeno noi ne

(1) *Atti della Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane.*

« facemmo oggetto di grande meditazione, e solo dopo « lungo esame e dibattito ci persuademmo di mantenere « quell'offerta per evitare la catastrofe della Società delle « ferrovie Romane.

« Quanto alle Meridionali era evidente a tutti (parlo « del primo periodo del nostro Ministero) che esse ver- « savano in gravi difficoltà. L'aggio dell'oro era alto, il « prezzo del carbone e del ferro carissimo, oltre quanto « a memoria d'uomo si ricordava. Nè la Società aveva « potuto dar opera a tutte le costruzioni che dalla legge « erano loro imposte. Di più, chi il crederebbe? Erano « giunte ad un momento in sè benefico, ma per loro fatale, « il momento in cui il traffico oltrepassava le L. 15,000 « al chilometro. Quel fatto, che per tutte le Società è « desiderato; che segna il progresso e la vita, creava per « la Società delle Meridionali un momento terribile, perchè « secondo le originarie convenzioni, ad ogni aumento di « questo traffico, corrispondeva per essa una spesa e non « un guadagno. Per l'Alta Italia, c'era un impegno inter- « nazionale di separarla dalla Südbabn; e tutte queste im- « periose circostanze, costrinsero lo Stato a farsi padrone « della rete ferroviaria italiana. »

Ma se l'idea del riscatto era penetrata nell'animo dei più, si discuteva accanitamente riguardo all'esercizio.

In quanto alle ferrovie dell'Alta Italia, esse erano già divenute proprietà dello Stato per effetto della convenzione di Basilea e dell'atto addizionale di Parigi.

L'uomo eminente, cui il Governo confidò così arduo còmpito, il solo forse che poteva assumerlo colla maggiore competenza e colla più incontrastabile autorità, l'on. Sella

di cui oggi la Patria piange l'immatura perdita, è riuscito a conseguire un importantissimo risultato, qual'è quello che tutta la rete ferroviaria, che si dirama sulla nostra penisola, sia realmente italiana. Dal punto di vista politico, un grande scopo, che pareva insperabile, è stato raggiunto; ma già all'epoca in cui il riscatto suddetto per parte dello Stato, divenne un fatto compiuto, due falangi si contendevano il campo nella complessa ed intricata quistione dell'esercizio.

Un giornale lombardo diceva allora: Noi, e con noi, crediamo, i più, siamo, se non desiderosi, inclinati, attese le condizioni non liete nelle quali le Società si trovano, ad accettare il riscatto; ma non saremmo punto propensi a che lo Stato assumesse lui l'esercizio delle strade ferrate.

E l'on. Peruzzi nelle conferenze economiche che ebbero luogo a Firenze, ed alle quali intervennero egregi economisti, disse:

« Io che ho passato dieci anni, alla testa di una strada
« ferrata non garantita dal Governo, divenuta per la rendita
« chilometrica, la seconda fra le linee del Regno, proverò
« con pratiche dimostrazioni quello ch'è già dimostrato
« teoricamente: nulla esservi che più richieda criteri indi-
« viduali per essere proficuo a chi le esercita, ed a coloro
« pei quali si esercitano, che le strade ferrate ».

Evidentemente l'on. Peruzzi appartiene a quella scuola, la quale considera le ferrovie come una grande industria, che la iniziativa privata svolge con quei criteri e quella energia che profittano ai capitali in essa investiti, ed allo svolgimento economico del paese, e quantunque non si schierasse fra gli avversari decisi del riscatto, non consentiva

in modo alcuno colle idee dei fautori dell'esercizio governativo, e diceva:

« Il riscatto va esaminato in riguardo alle concessioni « già fatte in tempi ed in circostanze diverse, ai cambia- « menti territoriali sopravvenuti, alle condizioni cui erano « ridotte alcune Società nostre, per le quali non vi era « responsabilità vera, nè di Società, nè di Governo, ma « una responsabilità divisa ed irreperibile. Dalla quistione « del riscatto, sorge necessariamente quella dell'esercizio « e della ingerenza governativa in questo ramo importan- « tissimo di servizio pubblico. Che cosa sono le strade « ferrate? Sono una vera e propria industria? Possono « essere dal Governo meglio esercitate che da private « Società? Questo esercizio governativo potrebbe divenire « un pericolo nell'ordine economico e nell'ordine pubblico? »

Negano taluni che l'esercizio delle strade ferrate sia veramente un'industria, ed opinano i fautori dell'esercizio per parte del Governo, non esser desso che un servizio pubblico simile ai Telegrafi ed alle Poste; che le strade ferrate non siano che succedanei delle strade nazionali.

La quale ultima opinione, pur consentendo rispetto alle strade ferrate che anche, secondo le antiche concessioni, erano proprietà governativa, non si potrebbe menar buona rispetto all'esercizio, a meno che non si dia ad intendere che dopo avere costrutto una pubblica strada nazionale, provinciale e comunale, i Governi, le Provincie, i Comuni si sieno dati, come natural corollario dell'opera loro, ad esercitar le industrie del vetturino e del barocciajo.

E fautore dell'esercizio governativo era pure l'onorevole ingegnere Perazzi il quale diceva:

« Le ferrovie, prendendo il posto delle grandi strade « nazionali, e diventando parte integrante, strumento ne- « cessario dell'industria, della produzione e dei bisogni « delle regioni che attraversano, costituiscono un grande « servizio pubblico, di somma importanza, anche sotto il « rispetto politico militare.. Dalle ferrovie dipendono le « sorti dei commerci, dell'industria e dell'agricoltura; una « modificazione di tariffa, anche di poca importanza as- « soluta, basta a favorire o ad incagliare il commercio « e la produzione di intiere contrade. Ora di questa stra- « ordinaria potenza delle Società ferroviarie, il pubblico « ovunque s'inquieta; e in quei paesi dove le ferrovie « hanno preso maggiore sviluppo, vivissima è la lotta del « pubblico contro il monopolio ferroviario esercitato da « private Società; e la lotta si fa ancora più ardente « quante volte il pubblico ha la prova che il monopolio « abusa del suo privilegio » (1).

E dopo avere recate le opinioni degli onorevoli Peruzzi e Perazzi, sentiamo cosa ne pensa l'onorevole Luzzatti, il quale è pure fra i competentissimi in materia:

« Si osserva, scriveva l'onor. Luzzatti, che senza il « riscatto dell'Alta Italia, non sarebbe sorta l'idea della « Amministrazione dello Stato, la quale si vuole ora esten- « dere a tutte le altre imprese ferroviarie. A chi scrive pare « che il problema comporti una varietà di soluzioni pra- « tiche. Nel settentrione, quando si riscatti la ferrovia « dell'Alta Italia, non rimane più, come già si è notato,

(1) *Atti parlamentari, Camera dei Deputati 1874-75* — Relazione Perazzi.

« alcun gruppo o nucleo di interessi italiani, e l'Ammini-
« strazione dello Stato pare una necessità. Per le ferrovie
« meridionali, il nucleo di interessi italiani è costituito con
« forte disciplina ed ha dato chiara prova di sapere e di
« volere amministrare con competenza una grande rete
« ferroviaria. Non è impossibile una soluzione, la quale
« lasci la facoltà di due grandi esperienze; e mentre addice
« una parte dell'Italia al regime delle ferrovie di Stato,
« lasci l'altra a quello di una Compagnia privata. Dopo
« alcuni anni di prova, i dati e le realtà delle cose gui-
« derebbero i legislatori. È un'idea che si lascia alla di-
« scussione e che vorrebbe essere colorita in tutte le sue
« parti. Imperocchè questa Compagnia privata dovrebbe
« essere quella delle Meridionali, munita di un nuovo e
« più equo contratto, ovvero una Società di esercizio ri-
« sorta dalle ceneri della Compagnia delle Meridionali
« riscattata anch'essa? Anche in questa contingenza le
« difficoltà più irte presentano le loro punte acuminate e
« si insanguineranno le mani gli uomini di Stato che do-
« vranno affrontarle e vincerle. L'Italia navigava in quete
« e pacifiche acque politiche; ed oggidì due uomini di
« Stato, forti e benemeriti, lanciano nell'arena parlamentare
« un problema formidabile, che riempie gli animi di stupore
« e di dubbi altissimi. È un buon augurio, il quale è ca-
« gione a bene sperare, qualunque sia il risultato dell'acre
« pugna ».

Ma però la tendenza di affidare l'esercizio delle ferrovie all'industria privata, aveva cominciato a farsi strada, non solo nelle popolazioni interessate, convinte dell'utilità incontestata che ne deriverebbe da questo sistema; ma già

nelle alte sfere parlamentari politiche, sino dal 1876 si manifestavano principii ed idee le quali, se non collimano, hanno molta analogia colle convenzioni ora compilate dall'on. Depretis, Presidente del Consiglio dei Ministri, e che finalmente pare che avranno l'onore di essere discusse e risolte dal Parlamento.

L'on. Presidente del Consiglio diceva allora:

« Noi faremo un esame affatto scevro da qualunque
« preoccupazione, del trattato coll'Impero Austro-Ungarico
« e della convenzione pel riscatto delle ferrovie dell'Alta
« Italia. Ma noi non potremo indurci a raddoppiare la
« responsabilità del Governo ed il peso dell'Amministra-
« zione, coll'assumere l'esercizio delle strade ferrate, eser-
« cizio che, per quanta importanza abbia nei riguardi mi-
« litari e politici, presenta però sempre le difficoltà e le
« complicazioni di una vera azienda industriale. Soltanto
« per una necessità insuperabile, e come fatto transitorio,
« potremo consentire a che lo Stato assuma il temporario
« esercizio d'una parte delle nostre ferrovie. »

Questa frase abbandonata allora dal Ministero, lasciava intravedere tutto un programma, che non avrebbe potuto allora trovare un fortunato svolgimento; quello cioè, che forse oggi potrà tradursi in fatto compiuto; di coordinare cioè in quattro gruppi le ferrovie italiane, due di vaste estensioni sul continente, due gruppi minori nelle due isole.

I due grandi gruppi del continente, verrebbero ordinati in modo da collegare la rete dell'Italia superiore con la Capitale del Regno a mezzo della linea maremmana, coordinando così i valichi alpini del Cenisio e del Gottardo da un lato, mentre che il valico del Brennero verrebbe

coordinato all'altro grande gruppo. Le due copiose correnti degli scambi internazionali troverebbero così le linee più appropriate al loro celere movimento, e s'incrocierebbero in tutti i sensi dalle frontiere dello Stato, fin giù all'estremo limite della penisola.

Per persuadersi quanto sia favorevole la posizione geografica d'Italia, riguardo al commercio mondiale, basta tracciare sulla carta una linea retta dal Tamigi alle Foci del Nilo. Si vedrà che questa linea corre parallela e prossima alle coste italiane dell'Adriatico, toccando quasi i due porti più importanti di Venezia e Brindisi. Mediante la sua posizione geografica, l'Italia sembra destinata a stabilire le più brevi e dirette comunicazioni delle contrade più ricche d'Europa coll'Asia, l'Egitto e le Indie, e noi crediamo poter ritenere che le principali ferrovie italiane, prima ancora di quello che può sembrare, saranno chiamate a rappresentare una parte primaria nel commercio mondiale. Noi speriamo che l'Italia sarà in grado di prendere il posto che le spetta in questo grandioso campo della prosperità nazionale.

Lo Stato nostro, dice Boccardo, dall'una parte tocca il mare, e lo tocca sovra uno sviluppo di coste, relativamente alla sua superficie, considerevolissima; lo tocca con vari porti, tutti più o meno interessanti; con uno poi quello di Genova, di sommo momento. Dall'altra parte lo Stato va alle Alpi, che lo dividono dal gran centro dell'Europa, cioè da un centinaio di milioni di consumatori. Ciò basti a dimostrare che il nostro avvenire, il grande e splendido avvenire nostro, è nel commercio di transito, come lo è nel traforo delle Alpi centrali; le nostre ferrovie quando

saranno completate varranno a rimetterci attivamente a contatto di quella corrente commerciale in cui fummo primi o tra i primi una volta. E lo stesso Depretis ce lo disse nel suo ormai famoso discorso di Stradella. Quanto alla concessione all' industria privata, a cui siamo tenuti in forza del tanto contrastato articolo 4° della legge che approvò la Convenzione di Basilea, delle ferrovie riscattate, io, d'accordo col mio collega il ministro dei Lavori Pubblici, ho nominato una Commissione d'uomini tecnici competentissimi, ai quali è affidato l'incarico di redigere il capitolato normale sul quale sarà trattata la concessione dell' esercizio. È un tema difficilissimo al quale io ed il mio egregio amico Zanardelli, consacreremo tutte le nostre forze. Ed ho piena speranza di risolvere il difficile problema presto, con soddisfazione del Paese, con vantaggio delle nostre industrie, e senza detrimento del nostro credito.

Quanto alle nuove ferrovie, o meglio al completamento della nostra rete ferroviaria, dirò che lo Stato ha già dato una spinta vigorosa alle costruzioni, ha spigrito anche le parti più remote e segregate del paese, ha costituito il vincolo materiale dell' unità quasi completamente. Si sono compiute opere colossali che hanno corretta quella viziosa costituzione geografica che faceva disperare Napoleone I della possibilità di ridurre l'Italia ad unità politica.

L'Apennino partitore è ormai scavalcato dalla vaporiera in sei punti. Più gravi le difficoltà della catena alpina, sterminata cerchia che ci riduce come in una fossa, e ci separa dall'Europa continentale come e peggio che se fossimo un' isola. (Anche questo ostacolo è vinto col compimento della ferrovia della Pontebba e del traforo del

Gottardo). Importa, diceva il Ministro, di compiere al più presto le reti in costruzione della Sicilia e della Calabria, e quella della Sardegna. Soggiunse: alla quistione di viabilità se ne connette intimamente un' altra, quella delle linee marittime, delle comunicazioni postali; sia nelle nostre acque e nelle nostre isole, che vuolsi considerare come parte della viabilità interna, sia per i paesi oltremarini e col Levante, dove l'Italia unita ricerca e trova le traccie dell' antica operosità di Genova e di Venezia.

Ed a corroborare il nostro dire in favore dell' esercizio ferroviario fatto dall' industria privata, ci si conceda di svolgere brevemente ancora alcune considerazioni la di cui evidenza varrà a persuadere dell' alta convenienza di questa misura, la quale quando sia saggiamente applicata, non potrà che potentemente consolidare questa grande fra le più grandi industrie, quella dei trasporti, ed il controllo opportunamente fatto dallo Stato ai vari servizi, nonchè alla sollecitudine con cui si compiranno le nuove reti che ancora mancano a completare il nostro ordinamento ferroviario, e gli obblighi delle Compagnie assuntrici delle ardimentose imprese, nonchè lo spirito di iniziativa nel fare e fare bene; tutte queste cose unite insieme, varranno ad imprimere al grandioso meccanismo quel moto sereno ed uniforme, il quale sarà elemento d'ordine e di garanzia per tutti; per lo Stato, per le Compagnie e per le popolazioni.

L'*Economiste français* scriveva nel 1876 a proposito del riscatto e dell' esercizio delle ferrovie nostre queste parole:

L'Italia è molto povera in vie di comunicazione. È questo uno dei lati deboli della sua organizzazione economica, un

grave ostacolo allo sviluppo della ricchezza nazionale; poche strade, poche vie vicinali, poche lacuali, poche ferrovie. Nel 1873 la rete delle strade ferrate non raggiungeva ancora i 7000 chilometri, e sotto questo rapporto l'Italia, fra le nazioni di Europa e di America, non si trova che in settima linea. Questa inferiorità deriva in primo luogo dalla natura stessa del paese. L'Italia, infatti, è traversata per tutta la sua lunghezza da una catena di montagne, da ambedue i lati di questa spina dorsale, il mare si estende e lambisce questa doppia fascia di terra stretta e sottile. L'Italia è un paese del tutto marittimo; molti tragitti che si fanno con la ferrovia, specialmente dal Nord al Sud, possono farsi anche per mare. È questa per le ferrovie una concorrenza molto pericolosa, perchè toglie loro una gran parte dei traffici commerciali. Aggiungete che l'Italia è appena risorta da una decadenza profonda, che il commercio e le industrie, sono ancora in una specie di languore, specialmente nel mezzogiorno, ove la popolazione è scarsa e poco istruita, se si pensa che si tratta di uno Stato che è da poco uscito da una crisi lunga e penosa di formazione, se si riflette infine che l'Italia, per un lungo giro di anni è stata malmenata dalle guerre e da quel lavoro organico di elementi sociali che si combinano e si ricompongono sotto nuove forme, se si riflette anche che le sue finanze non sono molto floride, si comprenderà facilmente come le Società ferroviarie debbano trovare in Italia un terreno poco acconcio per prosperare e per crescere d'importanza. Egli descrive i rapporti fra il Governo e le Società, e non esita a dire che a queste ultime era dal Governo stata fatta una posizione malagevole. Egli aggiunge: in Inghilterra

le Compagnie possono cambiare le loro tariffe anche per otto giorni, in Italia le si tengono immobili non solo, ma anche uniformi per tutte le linee. La burocrazia su questo punto, completa a meraviglia l'opera restrittiva della legge.

Se lo Stato faccia così veramente l'utile pubblico, noi potremo difficilmente giudicare. Intanto però sappiamo, e tutti lo confessano, che spende nell'esercizio da un sesto ad un quarto di più delle Società private. Il fatto dunque che là dove si trovano strade ferrate esercitate dal Governo e dalle Società, il primo spende più delle seconde, è fuori di questione, nè lo negano i fautori stessi dell'esercizio governativo. Dinnanzi ad un tal fatto, cadono le osservazioni che si ripetono intorno ai lauti stipendi dei direttori, amministratori ed impiegati delle Società; il risultato finale mostrerebbe in ogni caso, che chi più spende meno spende.

I difensori dell'esercizio governativo, dicono che, una volta tutte le ferrovie nelle mani dello Stato, esso riformerà le tariffe in modo veramente utile pel commercio, promoverà nuovi traffici, porterà in tutti i rami del servizio maggior rapidità ed economia, aumenterà il materiale mobile e mille altre cose (1).

Ma tuttociò non possono farlo anche le Compagnie, una volta poste in condizioni razionali e diverse da quelle in cui, per forza principalmente di eventi non preveduti, sono cadute? Per non avere simile speranza, bisognerebbe credere che esse non possono per la intrinseca natura loro, fare l'esercizio di una strada ferrata, nel modo più utile per il pubblico, e che lo Stato solo lo può.

(1) *Lo Stato e le ferrovie.*

Ora è invece il contrario quel che il ragionamento e l'esperienza dimostrano.

Prendiamo ad esempio uno dei punti principali: le tariffe. La materia delle tariffe è difficilissima a trattarsi bene; e la ricerca del limite cui si può giungere, per ottenere un prodotto rimuneratore senza diminuire il traffico, è stato sempre uno dei problemi più ardui nell'esercizio di una strada ferrata. Ma la sua soluzione non è punto più agevole per il Governo che per l'industria privata; anzi questa per la natura sua, per le sue relazioni, è più di un'amministrazione pubblica al caso di conoscere le condizioni speciali del commercio ed il punto fin dove può arrivare la concorrenza.

Che le tariffe siano le più semplici ed uniformi possibili ed anche stabili, è certamente desiderabile: ma non si potrà mai fare a meno di subordinarle alle condizioni di tempo e di luogo.

In Italia, per esempio, che per la sua configurazione, ha climi e prodotti naturali diversissimi, e concorrenza di cabotaggio, per alcune linee, fortissima, per altre nulla, non sarà mai possibile evitare qualche differenza nelle tariffe fra una linea e l'altra. Facendo altrimenti si perderebbe il traffico in alcune parti e si aggraverebbe indebitamente in altre.

Quello che dico delle tariffe potrei ugualmente dire delle altre parti del servizio delle strade ferrate, che in generale le Società hanno interesse ancora esse a fare il meglio possibile. Certamente esse cercano l'economia nelle spese; ma questa dovrebbe in Italia, cercarla non meno il Governo, e ci sia permesso di chiamare una grande illusione

la speranza che lo Stato possa apportare in tale servizio maggiore rapidità ed economia (1).

Certamente i contratti d' esercizio devono essere ben studiati per garantire allo Stato la perfetta conservazione della sua proprietà, e le condizioni dell' affitto combinate in modo da lasciare alle Società la speranza di un equo profitto, procurando nel tempo stesso allo Stato un proporzionale alleviamento dei propri oneri.

Ma sono oramai stati fatti troppi contratti simili, perchè non si possa dall'esame di quelli e dallo studio delle condizioni speciali d' Italia, ritrarre la forma ed i patti più convenienti per noi.

Parlando ora delle sovvenzioni o sussidi, giova bene intenderci su questa materia, perchè serve appunto a bene stabilire la posizione delle Società verso lo Stato. Una strada ferrata, già lo dicemmo, bisogna che dia un prodotto sufficiente per pagare le spese d'esercizio ed il frutto del capitale impiegatovi; se ciò non è sperabile, egli è chiaro che non si troverà alcuno che voglia costruirla. Ma avviene talvolta che un Governo savio, creda conveniente per fini politici ed economici (come avvenne per le Meridionali) di aprire simili vie in provincie dove si calcola che esse diano un prodotto inferiore a quello necessario per pagare le spese ed il frutto del capitale.

Allora il Governo dà sotto il nome di sovvenzione, quello che si calcola poter mancare per giungere a detto limite. Dimodochè la sovvenzione è una parte del prodotto necessario per costruire ed esercitare una strada ferrata,

(1) *L' Economista*, Gazzetta settimanale.

prodotto che non venendo dato dal Pubblico che si serve della strada, vien dato dallo Stato per considerazioni superiori d'indole generale. E ciò è tanto vero, che la sovvenzione, qualunque ne sia la forma, diminuisce in proporzione che il prodotto ottenuto dal traffico della strada, cresce.

L'Italia comincia oggi a prendere il suo posto fra le nazioni lavoratrici del mondo, l'aumento, diremo quasi miracoloso, della sua operosità e dell'immenso progresso segnato nell'enorme sviluppo dei suoi commerci e delle sue industrie, fanno riflettere che il lavoro veramente proficuo, deve procedere dall'iniziativa e dall'energia individuale, ed oggi più che mai le più grandi imprese industriali e commerciali del Regno, quali sono le strade ferrate, devono essere confidate all'industria privata.

Ed a corroborare il nostro modo di vedere intorno a questa grave quistione, citeremo l'opinione validissima emessa in materia dall'onorevole Genala, attuale Ministro dei Lavori Pubblici, in un suo discorso pronunciato fino dal 1876 alla Camera dei Deputati. Egli, allora come adesso, caldeggiava strenuamente l'esercizio privato, ed adduceva argomenti che, secondo noi, infondono nell'animo di tutti coloro che vogliono un serio ed esatto servizio, la persuasione dell'alta convenienza che l'Italia ha, di dare con questo sistema uno stabile assetto a questo immenso meccanismo.

Egli dice: L'onorevole Spaventa parte dal principio che le ferrovie sono un servizio pubblico; le ferrovie sono monopolio, e da ciò ne deduce la conseguenza che devono essere esercitate dallo Stato. Ora io ritengo che la frase

servizio pubblico sia supremamente elastica, e che non dica e non risolva nulla. Servizio pubblico non significa di per sè che il servizio debba essere fatto necessariamente dallo Stato, e che non possa essere esercitato da privati nello interesse della cosa pubblica. Una sola cosa può significare quella frase, che, cioè, nelle ferrovie è interessato il pubblico, o, in altre parole, che vi è un interesse pubblico grandissimo a che le ferrovie siano bene, lealmente, sicuramente esercitate.

Si aggiunge: Sono un monopolio, o di fatto, o creato dalla legge.

Un monopolio legale lo sono senza dubbio, poichè lo Stato ha solo il diritto di concedere le ferrovie, e determina come esse debbano venire costruite ed esercitate. Ma oltre a questo vi è un' altra cosa nelle ferrovie che pure costituisce la loro natura, e questo è l'elemento industriale. Quindi l' esercizio delle ferrovie, per la sua importanza, interessa l' ordine pubblico; per la sua natura, costituisce un' industria. Ora io sostengo che all' interesse pubblico provvedano le leggi e la sorveglianza governativa; che la parte industriale sia esercitata dagli industriali. Ecco i veri termini del problema. Egli continua dicendo, che guardando alle ferrovie esistenti nel mondo, o anche solo in Europa, vediamo che lo Stato ne esercita un numero piccolissimo. In Europa, tolto il Belgio e la Germania e credo la Danimarca, non v'è paese che eserciti strade ferrate.

In Inghilterra la quistione ferroviaria ha formato l'oggetto di molte inchieste e studi e discussioni. L'onorevole Spaventa, nel suo splendido discorso, ha citato più volte l'esempio dell' Inghilterra. Ebbene, ci ha egli addotto alcun

voto del Parlamento? Se ne è ben guardato, petchè il voto del Parlamento inglese, è stato quasi unanime contro le proposte di riscatto delle ferrovie irlandesi.

I rapporti fra lo Stato ed il lavoro, meritano pure di essere altamente considerati. Il numero delle persone che il Governo prenderebbe ai suoi servizi nel caso che assumesse l'esercizio delle ferrovie, sarebbe indubitatamente di parecchie centinaja di migliaja, e per conseguenza lo Stato diventerebbe il più grande industriale di tutto il Regno.

Ora bisogna riflettere che le quistioni fra il capitale ed il lavoro, non erano mai state discusse in una maniera più acerba e violenta che negli ultimi anni; lo Stato finora ha potuto serbarsi neutrale ed imparziale fra i padroni e gli operaj, e questo fu un bene grandissimo. È egli prudente che in un'epoca nella quale è più che mai probabile che vengano agitate e discusse tali quistioni, il Governo abbandoni la posizione sua neutrale, fortunatamente sin qui conservata, per avventurarsi in un'altra, per la quale esso sarebbe vivamente interessato a tenere dalla parte dei padroni?

Gli operaj che traggono lavoro dalle ferrovie, costituiscono un potere eccessivamente forte, e domanderebbero probabilmente mercedi più elevate ed abbreviato il tempo del lavoro. Se resistesse a tali domande, lo Stato sarebbe esposto ad una grande impopolarità; mentre dall'altro canto, se vi acconsentisse, subirebbe una gran perdita nei redditi provenienti dalle ferrovie. E continua dicendo:

Lo Stato non è buon industriale, e per concludere un contratto di qualche importanza, deve passare attraverso molte più forme, che non l'amministrazione di una Società

privata, sia pure anonima. Ebbene quasi fossero un nulla le immense attribuzioni, le intralciate amministrazioni dello Stato, si vuole aggiungere l'esercizio di più che 8000 chil. di ferrovie. A detta dei periti, una Società che amministri più di 3000 chilometri di strada, trova che il peso diventa eccessivo e la sorveglianza difettosa. Datene non 3000 ma 8000 od anche 10,000, e poi vi domando se il loro esercizio non sarà tale da rendere, non solo cattiva e non sindacabile l'amministrazione delle ferrovie, ma per effetto del suo peso e dell'esempio, cattivo tutto il complesso dell'amministrazione dello Stato.

Volgetevi poi dall'altra parte, e immaginate le mille e mille relazioni col pubblico, i trasporti dei viaggiatori e delle merci, il consegnare queste franche e garantite a domicilio; le grandi difficoltà della sorveglianza e del servizio, e poi pensate se è bene che il Regno italiano si assuma questa impresa.

L'on. Spaventa ci ha esposto l'idea che egli si forma dello Stato; molte e fondate ragiòni conducono ad una opinione diversa. Egli con eloquente e splendido discorso, profondamente pensato e sentito, ha descritto lo Stato come quell'ente che in sè comprende tutto ciò che si ha di più grande e di più virtuoso nel mondo. Egli concepì lo Stato come una potenza che non deve avere limite. Non soltanto la sicurezza, non soltanto la giustizia, egli vuole affidargli la direzione. E che cosa significa questa parola direzione? A me sembra molto elastica ed indefinita. Quali sono le norme di questa direzione? Quali i limiti? Quali le forme? I diritti degl'individui qual tutela avranno contro codesta direzione?

L'on. Spaventa caratterizzando gli Stati secondo il loro fine storico, ci enunciò successivamente lo Stato guerriero, il chiesastico, il commerciante, l'industriale, il Rechtstaat ossia lo Stato legittimo, lo Stato di diritto, di cui è esempio lo Stato inglese, ed infine lo Stato moderno originato dal Rechtstaat e maturato nella mente dei filosofi.

A questo Stato moderno l'on. Spaventa vuole imprimere un carattere più definito, facendolo diventare Stato ferroviario, Stato spedizioniere, Stato vetturale. L'oratore si preoccupa delle conseguenze di questo stato di cose, i di cui effetti possono produrre un accrescimento di potere in cosa che ha tante attinenze politiche e sociali. E chiudendo il suo dire, l'on. Genala confutava ancora l'onorevole Spaventa sulla teoria delle funzioni dello Stato.

Male argomentava l'on. Spaventa, citando il Macchiavelli, che gli Stati deboli si rinfranchino accrescendo le proprie attribuzioni ed ingerenze.

No, lo Stato moderno, lo Stato italiano nazionale e rappresentativo qual'è, diventerà debole se vorrà assorbire una maggior parte di vita paesana; diventerà più forte se, lasciando che la vita si espanda e agiti libera in ogni parte d'Italia, come gli insegnano l'arte e la storia, cercherà sempre nella schietta volontà nazionale il legittimo e sicuro suo fondamento.

I figli d'Italia hanno dimostrato di sapere con valore impugnare un'arma, quando si trattava di redimere la patria, ed il sangue dei nostri martiri ha fecondato questa nostra amata terra, come oggi dimostrano di sapere impugnare i ferri dell'operosità e del lavoro, siccome quelli che potentemente varranno a consolidare questo nostro

edificio eretto sulle ossa dei nostri prodi; prodi gli uni nelle battaglie combattute e vinte, prodi gli altri nella lotta del lavoro nella quale non si pugna invano.

L'Italia, oggi sortita dal dedalo delle passività, l'Italia ieri bambina in fatto di industrie, tributaria forzata dell'estero, alza la gloriosa testa e chiama con stentorea voce il suo posto fra le nazioni che lavorano e prosperano.

Lo scopo politico è raggiunto; e la patria nostra è elemento d'ordine, è garanzia di pace in Europa; noi non abbiamo bisogno di cercare avventure all'estero, noi abbiamo bisogno di colonizzare l'interno, dando un potente impulso alla nostra agricoltura ed alla relativa industria, come pure sviluppare con tutti i mezzi il libero espandersi dei nostri commerci, sia all'interno che in relazione coll'estero.

E per conseguire questo santissimo scopo, è necessario che ogni ostacolo scompaja, ogni barriera venga abbattuta, ed imperi una ben intesa libertà, la quale aiuti l'espansione cittadina, ed imprima ai nostri traffici quel carattere di serietà e di solidità, che sono necessarie per acquistare considerazione e credito sui mercati esteri.

La libertà fa nascere la concorrenza, e da questa sola scaturiscono le grandi scoperte, le quali applicate alle varie industrie, sono fonte di benessere generale.

E qual'è la prima fra tutte le industrie, se non quella dei trasporti? E se invochiamo la libertà per tutte le altre industrie, le quali non possono prosperare se non sono lasciate nascere e crescere dall'iniziativa individuale; la invochiamo maggiormente e con più ragione, per quella dei trasporti, la quale non deve essere inceppata nelle

pesanti ruote del meccanismo amministrativo, ma deve farsi, diremo così, cittadina, aiutando col risparmio del tempo, lo sviluppo degli scambi, oltrechè da regione a regione, da paese a paese; avvicinando i più svariati prodotti ai centri commerciali, come i minuti prodotti, siccome quelli che servono al vitto giornaliero, ai diversi mercati di consumo che servono a vettovagliare una città.

Noi non comprendiamo perchè si voglia dare un indirizzo che non è il vero all'esercizio delle ferrovie, volendo rendere primo uno scopo, che in fin dei conti è secondo; e facciamo voti sinceri perchè non diventi mai primo per il bene nostro e per la prosperità del nostro paese. Si teme per ragioni politico-militari, e si dice che se le strade ferrate sono in mano di privati, in caso di guerra, non potremo sapere che servizio renderanno; si cita la Prussia, che per avere avuto le ferrovie in mano dello Stato nel 1870, ha potuto in quindici giorni portare sul territorio francese ben trecento mila uomini; ma chi può dire che se le ferrovie prussiane erano in mani private, non avrebbero reso lo stesso servizio, e forse anche con più esattezza? Ma poi i sostenitori dell'esercizio governativo, citano sempre il sistema prussiano, ora germanico, come un modello di saggezza economica e di prudenza.

Ma esaminandolo bene, non si vede in esso un vero ed assoluto accentramento, perchè le linee dell'Impero sono divise fra i vari Stati della confederazione i quali esercitano ciascuno le loro linee; cosa ben diversa in sè stessa, e nei suoi risultati, dall'accentramento in una sola mano di tutte le strade ferrate della Germania.

Si dice ancora che l'avere potuto in un tempo relativamente

breve, trasportare il succitato numero di uomini sul territorio francese, si deve al modo con cui è fatto il servizio, il di cui personale è semi-militare, e per conseguenza disciplinato, buono, ed abituato ad obbedire senza discutere.

Se questo sistema di servizio fu trovato praticamente buono, non potranno le Società addottarlo ed introdurlo nell' amministrazione delle loro reti? Noi siamo soltanto oggi in procinto di fare quanto i principali Stati del mondo civile hanno già fatto; studiamo dagli altri e prendiamo il bene dove lo troviamo.

Il sistema ferroviario in Germania, dice Lampugnani (1), può essere distinto in due parti, cioè: quella che ha per centro la Cancelleria dell' Impero, e quella propria dei diversi Stati della federazione.

Il 16 Settembre 1873 fu costituito l' ufficio ferroviario dell' Impero, le di cui attribuzioni vennero stabilite da una legge speciale emanata dal Reichstag.

Il primo còmpito affidato a tale ufficio fu quello di studiare e formulare il progetto di una legge ferroviaria per l' Impero. Questa legge, vagheggiata dal principe di Bismark, doveva avere per iscopo principale di accentrare nella Cancelleria dell' Impero tutto quanto ha rapporto alla costruzione ed all' esercizio delle linee di tutti gli Stati della federazione germanica.

Quel progetto di legge venne sollecitamente condotto a termine dall' Ufficio dell' Impero, ma i diversi Stati non lo trovarono accettabile, perchè riconobbero che toglieva loro molta libertà d' azione.

(1) Luigi Lampugnani — *Notizie e studi sulla questione dell' esercizio delle strade ferrate in Italia.*

Il progetto difatti dal 1874 ad oggi, fu respinto già due volte.

In seguito a questo insuccesso l'ufficio ferroviario dell'Impero si limitò a regolare i rapporti delle varie amministrazioni ferroviarie con quelle militari. Compilò due regolamenti: l'uno per l'esercizio e l'altro per la polizia ferroviaria: regolamenti che furono approvati dal Bundesrath e che sono in vigore.

Si occupò di parziali quistioni di tariffe d'accordo cogli Stati federati (ma in questo solo in parte è riuscito nello intento). Pubblicò e pubblica tuttora le statistiche ferroviarie dell'Impero, escluse però quelle relative alle linee bavaresi. Infine si occupa dell'esame in genere degli orari.

Da questo si capisce che lo scopo eminentemente politico, pel quale tale ufficio venne istituito, è ben lungi dall'essere stato raggiunto, e ciò a cagione della viva opposizione che ad esso vien fatta dagli Stati minori, o meglio dal partito dei *particolaristi*. Si può dir dunque che l'Impero non ha finora alcuna organizzazione ferroviaria.

Il servizio è invece potentemente organizzato presso i diversi Stati.

Nell'ottobre del 1880 la Germania aveva aperti 28,874 chilometri di ferrovia. Di questi 18,179 chilometri erano di proprietà dello Stato e da esso esercitati; 3,762 chilom. di proprietà privata ed esercitati parimenti dallo Stato. I rimanenti 6,933 chilometri di proprietà privata ed esercitati da Società.

La sola Prussia aveva 19,106 chilometri, di cui 14,132 esercitati dal Governo.

È questo l'esempio più grandioso di amministrazione

governativa che esista, ed è di tutto interesse studiare la sua organizzazione ed il suo funzionamento, non curandosi di quelle degli Stati minori che hanno un'importanza affatto secondaria.

L'organizzazione dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato in Prussia è assai recente. Venne approvata con R. Decreto nel novembre del 1879 ed entrò in vigore solo dal 1° aprile del 1880. Se la superiorità della potenza organizzatrice della razza germanica non fosse già universalmente riconosciuta, basterebbe a provarlo l'ordinamento attuale dato alle ferrovie prussiane. È un congegno costruito da mano maestra. Il Ministero dei Lavori Pubblici ha poteri estesi, ma questi non sono tali da togliere una ben intesa libertà d'azione alle direzioni locali.

L'Amministrazione delle linee in costruzione e in esercizio, è retta sotto la dipendenza del Ministro.

Dalle R. Direzioni ferroviarie.

Dai R. Uffici per l'esercizio.

Da R. Commissioni per le costruzioni.

Il Ministro approva gli studi di massima e particolareggiati per l'esecuzione dei lavori; stabilisce l'apertura al servizio pubblico delle linee di cui sia ultimata la costruzione; approva gli organici pel personale ed approva i contratti per le più importanti provviste di materiali occorrenti alla costruzione ed all'esercizio delle linee; sanziona gli orari; fissa i cambiamenti di tariffe e determina le tariffe nuove; approva i tipi del materiale mobile; nomina i funzionari superiori e regola le variazioni nei loro stipendi e le loro destinazioni.

Il Ministro è in diretti rapporti colle *R. Direzioni locali,*

le quali hanno sede nei principali centri. Queste direzioni hanno alla loro dipendenza i *R. Uffici per l'esercizio e le R. Commissioni per le costruzioni* e sono rivestite di poteri e di attribuzioni che loro permettono una grande iniziativa, ma nel tempo stesso hanno delimitata chiaramente la loro responsabilità.

Le *R. Direzioni* rappresentano entro il loro distretto l'amministrazione, in tutti gli affari, la di cui immediata trattazione non sia riservata al Ministero; cosicchè colle loro cause, contratti, processi, convenzioni, ecc., acquistano diritti e contraggono obblighi per l'amministrazione. Esse amministrano e dirigono l'intiero servizio, sia di costruzione che di esercizio, e spetta a loro l'iniziativa di qualsiasi provvedimento.

Le *R. Direzioni* hanno questo di caratteristico che non sono affidate, come si usa generalmente, ad un Direttore, ma bensì ad un Consiglio di Direzione, avente un Presidente e parecchi Membri o Consiglieri, ciascuno dei quali è preposto ad una divisione che tratta esclusivamente un determinato ramo di servizio. Spetta al Presidente, pel complesso dell'amministrazione da lui dipendente, ed ai Consiglieri capi-divisione, entro la sfera delle attribuzioni della loro divisione, la cura del regolare andamento degli affari.

Le persone competenti in questa materia, avvertiranno subito, quanto vi sia di pratico e di razionale in questa parte dell'organizzazione.

Sarebbe interessante di continuare questo esame per far conoscere come ben studiato sia il ripartimento delle attribuzioni fra le direzioni, gli uffici d'esercizio e le commissioni per le costruzioni, ma questo ci obbligherebbe ad

entrare in troppo minute particolarità. L'esposizione ora fatta sembra bastevole a dare un'idea dei perni principali su cui si muove questa vastissima azienda.

Ma essa potrebbe servire di modello pel nostro paese? Si presterebbe ad essere adattata ai nostri bisogni? Armonizzerebbe coll'indcle nostra?

Il sig. Laveleye ha già esternata un'opinione a questo proposito. Ecco le sue testuali parole (1).

En Allemagne un organisme composé seulement de fonctionnaires est susceptibles d'initiative, de vigueur, d'entrain, d'intelligence commerciale. Mais il convient d'ajouter que, dans tous les rouages de l'administration allemande, se retrouve ce même esprit qui, de bas en haut, donne à chacun sa part d'initiative avec sa part corrélative de responsabilitè. Si nous n'étions pas là en présence d'un systême séculaire de gouvernement, appliqué a toutes les branches de l'organisation sociale, nous n'aurions pas à constater le bons résultat d'une exploitation confiée esclusivement à l'element fonctionnaire. Aussi, dans toute discussion, faut il considérer cette organisation à la Prussienne comme une exception; ce serait folie que de songer à appliquer un tel mode de gestion a d'autres pays, qui ne sont pas préparés; ni la Belgique, ni la France, ni l'Italie ne pourront heureusement imiter la machine allemande.

Noi vediamo dal fin qui detto come neppure questo sistema di assoluto esercizio governativo, possa nel suo meccanismo convenire al paese nostro, e l'autorità e la competenza del Laveleye vengono ad affermare come debbasi

(1) *Moniteur des intérêts matériels.*

con ogni possa trovare la giusta via per praticamente dare il vero, il solo indirizzo alla quistione ferroviaria fra noi.

E perchè non si cita mai il sistema olandese, dove le ferrovie funzionano egregiamente, e con soddisfazione di tutti, e nessuno ha mai gridato contro la convenzione stipulata da quel Governo colla Società delle ferrovie di Stato neerlandesi, la quale infine fu studiata fra noi dagli egregi uomini che ci governano; e l'esempio più completo di contratto di esercizio si ha nelle convenzioni presentate dal Ministro Depretis alla Camera dei Deputati nella tornata del 22 Novembre 1877.

E soggiungeremo ancora due fatti che ci paiono degni di considerazione nel campo pratico.

Ricordate le parole dell'onorevole Minghetti nell'ultima sua esposizione finanziaria, quando appunto la quistione ferroviaria provocò la caduta del Ministero?

Egli parlando della condizione delle ferrovie meridionali, ci disse queste parole che già abbiamo riportate, e che ci piace di qui ripetere:

Chi il crederebbe? Le ferrovie meridionali erano giunte ad un momento in sè benefico ma per loro fatale, il momento in cui il traffico oltrepassava le lire quindicimila al chilometro. Questo fatto che per tutte le Società è desiderato, che segna il progresso e la vita, creava per la Società delle meridionali un momento terribile, perchè secondo le originarie convenzioni, ad ogni aumento di questo traffico, corrispondeva per essa una spesa e non un guadagno.

E credereste voi che se a quell'epoca le meridionali fossero state esercitate dallo Stato, le cose sarebbero andate diversamente? Giammai, perchè questa condizione anormale,

era dipendente da fenomeni economici, la di cui natura non lasciava luogo a soluzione pratica. Questi fenomeni economici erano l'aggio dell'oro alto e il prezzo del carbone e del ferro carissimo, quanto a memoria d'uomo si ricordava.

E poichè si vuol fare della velocità un monopolio, un giorno, preso come base questo principio, non si tarderà ad impadronirsi anche dei Tramways a vapore che corrono per ogni verso nella nostra penisola, e si legheranno anch' essi al pesante carro dello Stato.

In fin dei conti che cosa sono i Tramways? sono un surrogato delle antiche diligenze; lo sono in quanto essi corrono sulle loro guidovie poste nella strada comune ad ogni sorta di veicoli; ma non lo sono per quanto riguarda i trasporti, perchè essi formano i loro bravi treni e fanno quella vera industria, come già dicemmo, cittadina, che unisce i piccoli centri di produzione al centro principale di consumo, dal quale ultimo poi colle ferrovie ordinarie, i più svariati prodotti, vanno od in altra piazza di consumo maggiore, od in quelle marittime dove fanno capo per essere imbarcate ed esportate in più lontane regioni.

Oh che? Non si preoccupa il Governo di questa iniziativa individuale, la quale in sostanza serve a molti centri e agricoli e industriali, e in certi siti è in concorrenza colla stessa strada ferrata! La velocità dei Tramways non è disprezzabile, imperocchè corrono con una velocità di dieci a dodici miglia piemontesi all' ora; la loro amministrazione autonoma, funziona benissimo, e questo elemento di trasporto è in mano di banchieri e di banche che hanno fatto una buona speculazione, rendendo nel tempo stesso un eminente servizio.

E se questo umile giocattolo dell'oggi, fosse destinato a diventare un giorno un potente e gagliardo concorrente!

Nel 1834 il Ministro Thiers reduce da un viaggio in Inghilterra, sebbene avesse veduto in piena attività la ferrovia da Liverpool a Manchester, pure dichiarava dalla tribuna che le ferrovie potevano tutt' al più servire come passatempo ai curiosi di una grande metropoli, e soggiungeva che soltanto in casi eccezionali, esse avrebbero potuto rendere utili servigi come mezzo di trasporto.

Presentemente, diceva Thiers, vi sono in Francia otto o dieci leghe di strade ferrate in costruzione; per parte mia sarei ben contento se taluno mi assicurasse che se ne costruiscono annualmente altre cinque.

Non conviene pascersi d' illusioni; i brillanti risultati che si credeva dovessero scaturire dalle ferrovie, non sussistono in fatto.

Ecco come si ingannano anche i grandi uomini.

Il servizio ferroviario come è fatto oggi in Italia, lascia scoperto il lato vulnerabile, lo ripetiamo, lo Stato fa della burocrazia e non del commercio, ed infatti noi vediamo come quasi tutte le nostre stazioni ferroviarie siano lontane dal centro degli affari, e come per il trasporto delle merci dalle stazioni in città, vi sia una perdita di tempo enorme.

Guardiamo l' Inghilterra, dove si fa l' industriale in materia di trasporti, e noi vediamo le stazioni quasi tutte nel centro della città, e specialmente a Londra dove l'industria dei trasporti ha fatto prodigi, per non dire miracoli; dove si vettovaglia ogni giorno una città di quattro milioni e mezzo di abitanti con una rapidità vertiginosa,

ma la concorrenza nelle costruzioni di ferrovie, ha raggiunto in questo paese il suo apogeo; due ferrovie corrono per il Crystal Palace, due per l'Alexandra Palace e due per Croydon, oltre ad una terza in parte a cavalli, due per Hampstead e così di seguito in un raggio di circa venti miglia da Londra, dove il raddoppio non si verifica così spesso, ma da dove in poi si incontra una ferrovia diversa in ogni 25 chilometri misurati in longitudine ed in latitudine.

Senza questa concorrenza infinite contrade di questo paese non avrebbero avute mai ferrovie, perchè l'utilità ad eseguirle non era assoluta, ma solo l'effetto della speranza di poterne raggiungere altre.

Quelle contrade se ne vantaggiarono, le proprietà rurali aumentarono di valore, i campi divennero terreni edificatorii, gli immobili si moltiplicarono straordinariamente, i villaggi trasformaronsi in città ed in colossi manifatturieri; molte industrie ebbero ragione d'impiantarsi, popolazioni allontanate forse per sempre dai grandi centri, si avvicinarono; la civiltà, l'istruzione, il commercio trovarono più facile la via per espandersi, e più agevole si rese allo Stato la sua missione; molte mila miglia di ferrovie furono infine costruite quando non lo dovevano per il fatto della concorrenza, e quindi le industrie che si collegano all'arte ferroviaria, ebbero un campo maggiore, si assicurarono un maggiore movimento di lavoro, e si riformarono i meccanismi, si moltiplicarono le esperienze; tutte queste cose avendo influito potentemente a modificarle sostanzialmente, divenendo le somministratrici del materiale ferroviario dell'intero mondo.

Questi beneficii della concorrenza sono forse poca cosa? Tradotti in cifre rappresentano nel bilancio della nazione una ricchezza di miliardi, ed all' erario dello Stato han prodotto un così importante aumento di entrate, che le più volgari intelligenze non possono fare a meno di osservarle e di convenire che la concorrenza lungi dall'essere un danno, è un beneficio assicurato alla Nazione ed allo Stato (1).

L'onorevole Spaventa nelle sue note ritiene che le ferrovie non sono altra cosa che la trasformazione la più completa delle antiche grandi strade dello Stato, e che come queste erano proprietà dello Stato, lo debbono essere pure le ferrovie. Donde la conclusione che lo Stato dovrebbe ben anche assumere l' industria dei carrettieri e dei vetturali, che pur danno transito a persone, ad idee, a ricchezze, e che sono pur essi fattori dello sviluppo economico; e con queste idee si dovrebbero pur anche riscattare tutti i Tramways, che come già dicemmo, avranno un giorno non lontano una potenzialità grande e presenteranno allo studioso problemi da risolvere, come oggi ne presenta uno ed il più formidabile, la strada ferrata.

Ed a viemaggiormente affermare le nostre considerazioni in merito all'esercizio ferroviario fatto dai privati, diremo ancora qualche altra cosa che pare ci sia sfuggita, quantunque noi crediamo non sia il caso di troppo insistere sopra un argomento che avrebbe dovuto ormai formare un convincimento generale.

Le esperienze fatte fino ad ora, sembra che abbiano

(1) Giulio Melisurgo Ingegnere Civile, *La nazione e le ferrovie.*

servito più a rilevarci i difetti di quello che ad insegnare il rimedio; ed è sempre insoluto il problema: quale cioè sia il miglior sistema amministrativo da seguirsi per la costruzione e l'esercizio delle strade ferrate; e poichè nove decimi delle strade sono possedute ed esercitate da Società private, si va da alcuni cercando la soluzione del problema nel sistema diametralmente opposto, in quello cioè, in cui lo Stato acquisti non solo la proprietà, ma assuma anche direttamente l' esercizio di tutte le vie ferrate.

Il problema dunque contiene due parti ben distinte, che stanno fra loro come la proprietà di un fondo ed il modo di coltivarlo, la proprietà di un opificio ed il modo di farlo lavorare. A queste parti può applicarsi tanto una medesima soluzione come una diversa, nella stessa guisa che il proprietario può tanto coltivare da se il fondo o tenere attivo l'opificio, come invece può dare l'uno e l'altro in affitto, se riconosce che alcuno sappia ricavarne miglior prodotto di quello che egli saprebbe.

Analizziamo questo grandissimo ufficio che nella vita moderna adempiono le strade ferrate, per vedere su qual parte di esso non sia lecito allo Stato di abdicare la propria azione, e su quale possa utilmente adoperare l' azione dei privati.

Il monopolio di una strada ferrata non consiste solamente nel fatto che essa possa essere la sola comunicazione diretta di tal genere fra due punti; ma consiste principalmente in ciò, che il solo proprietario di essa può percorrerla con le proprie macchine e veicoli; donde l' azione dello Stato nella costituzione di monopolio, in quanto da esso dipendono i diritti di concessione. Ora questo

monopolio che si può dire di passaggio sopra una strada ferrata, si esercita per mezzo di macchine che hanno usurpato ciò che fino ad ora si vantava come privilegio degli esseri animati, la locomozione; che consumano e producono, che devono essere alimentate, condotte e riparate con tutta quell'accortezza e previdenza che si adopera per i più complicati congegni delle grandi officine.

Il treno di una strada ferrata è come una grande fabbrica in cui il calore si trasforma in moto, ed il moto, che è il vero prodotto della fabbricazione, deve ottenersi della miglior qualità possibile, celerità e potenza secondo i casi e con la minore spesa possibile.

Il monopolio pertanto della trazione sopra una via ferrata è, sotto questo punto di vista, assolutamente industriale.

Ma questo monopolio ne porta dietro un altro. La forza di trazione così ottenuta, non può vendersi, non può mettersi a disposizione di chiunque volesse servirsene per far tirare le proprie vetture, i propri carri. Così chi ha le locomotive, è costretto ad avere anche i veicoli per trasportare persone, animali e merci d'ogni genere; non basta, è costretto ad assumere il trasporto di tutto ciò a suo rischio e pericolo e farsi intraprenditore di trasporti come gli spedizionieri; a ricevere e consegnare le merci in stazione o a domicilio; a restare responsabile della quantità e buona condizione; a fare insomma delle vere e proprie operazioni commerciali, con l'alea di guadagno o di perdita e con le responsabilità inerenti a simili operazioni.

L'esercizio dunque di una strada ferrata ha il carattere di un monopolio industriale e commerciale.

Abbiamo in Italia circa 10,000 chilometri di ferrovie,

l'esercizio dei quali richiede circa 2,000 locomotive. Queste macchine consumeranno in un anno 500,000 tonnellate di carbon fossile e richiederanno, oltre al costo di quello, una spesa di circa 10 milioni di lire per generi, mano d' opera, di riparazione e di manutenzione. Qual mai stabilimento ha più di questo i caratteri di una grandissima industria, dove, e l' enorme consumo della materia prima (carbone) ed il numero e la qualità delle macchine ed il loro continuo lavorìo, richiedono appunto in sommo grado, le qualità che servono a far prosperare l' industria e che si compendiano nell' ottenere il massimo risultato utile, con la minore spesa possibile? Oltre le macchine, bisogna avere molte migliaia di veicoli; di più conviene studiare continuamente l' andamento del commercio, per attirare sulle proprie linee, con i modi più opportuni, il traffico che seguirebbe altre vie.

Quale è l' impresa commerciale più vasta di questa e che richieda più attività e prontezza e cognizioni commerciali per chiudere il proprio bilancio con profitto? Ora chi può esercitarlo meglio, lo Stato o l' industria privata?

Di un ser[illegible] pubblico deve necessariamente lo Stato stabilire le [illegible] vigilare che siano osservate; ma dopo ciò può f[illegible] edesimo o può delegare l' esecuzione d altri, [illegible] a più utile per il servizio tesso. I[illegible] re quel servizio che potrà accordar[illegible], ma tali per altro che [illegible] e pel capitale impiegato [illegible] nell' esercizio.

[illegible] e osservata dallo Stato, [illegible] te; anzi più da quello

che da queste. Possono infatti gli azionisti di una Società per una ragione qualunque, volere abbassare le tariffe fino a fare l'esercizio della strada a perdita, ma non lo può lo Stato, i cui azionisti sono i contribuenti che dovrebbero pagare la perdita, mentre la più gran parte di loro non ha certo profittato delle basse tariffe.

Così, grandemente s'ingannano coloro che credono che lo Stato, esercitando direttamente le strade, possa abbassare le tariffe. Esso al pari di una Società privata non lo potrà se non dopo che sia giunto a ricavarne un frutto rimuneratore pel capitale impiegato; ed è chiaro che vi giungerà più presto chi riuscirà a fare l'esercizio nel modo il più economico.

Ora chi è più atto a riuscire in ciò, lo Stato od una Società privata? Ed oltre a questo, tutti gli atti di una amministrazione pubblica, tanto più quando si tratta di maneggio di danaro, deve essere circondata da tutte quelle cautele e quelle formalità che ne garantiscono la verità e l'esattezza, non solo a chi sta a capo di quell'amministrazione, ma bensì a quel corpo cui incombe il dovere di rivedere i conti, spedire ordini di pagamento, sindacare le operazioni fatte, ecc.

Tali formalità necessarie pel regolare andamento di un governo parlamentare, sono quelle che inceppano la sua azione nei casi che richiedono risoluzioni pronte e talvolta anche arbitrarie. Sono desse che creano ad un Governo continui impacci, che lo impediscono di risolvere sopra un'offerta telegrafica la compera di una grande partita di carbon fossile o di ferro; che gli impediscono di pagare esattamente in scadenza come il più meschino fra i negozianti

che gli creano insomma enormi difficoltà nel pronto e sollecito disbrigo degli affari; e tutto ciò si traduce sempre in una cosa sola, *nel pagare più caro.*

Le formalità che lo inceppano, sono per così dire, necessità organiche del suo meccanismo. E la loro azione si fa sentire sfavorevolmente non solo nei casi ora citati, ma in moltissimi altri che si presentano continuamente in una impresa commerciale di trasporti.

Eccone un esempio. La responsabilità varia e mal definita che incombe alle strade ferrate per le qualità e peso delle merci trasportate, dà luogo a continui reclami; ne sorgono vertenze talvolta per somme importanti. Le Società private procurano sempre di fare, ed il più delle volte fanno transazioni; il Governo deve invece ricorrere ai Tribunali, e supposto anche che non gli toccasse la solita larga proporzione di condanne, quante sarebbero le spese cagionate dal non aver potuto transigere prontamente?

Si cita il Governo sardo il quale costruì a poco a poco circa 600 chilometri di ferrovie e li esercitò direttamente, e si loda il modo di esercizio di queste linee, nonchè il modo eccellente con cui funzionava l'amministrazione. Ma il servizio e la costruzione, furono affidati a uomini abilissimi, i quali si circondarono di un personale poco numeroso e ben disciplinato, quale sarebbe difficilissimo formarsi in circostanze diverse. Poi il Governo, si può dire, aveva affidato ad un solo l'andamento di questa azienda, il quale per la sua influenza ben meritata, conduceva quest'impresa con la semplicità e speditezza di un'amministrazione privata, passando sopra a formalità ecc. Ma ciò che era possibile solo in quei momenti, con quelle persone, e con una

piccola rete, condusse a dei risultati che nessun' altra amministrazione di strade ferrate avrebbe potuto ottenere; e malgrado ciò, tali risultati non erano migliori di quelli ottenuti sulle linee esercitate da Società private.

La esperienza dunque dell'esercizio di strade ferrate fatto da Società private dimostra che queste riescono a far lo esercizio con minori spese di quello che non farebbe lo Stato.

Bartolomeo Cini in due lunghi articoli sull'esercizio delle strade ferrate, che videro la luce nell' *Economista* di Firenze nel gennaio 1876, sviscerava la grave quistione nei punti i più praticamente veri; e qui ci viene acconcio di attingere alcune idee da questo autorevole scritto, che calzano a pennello cogli argomenti che abbiamo cercato di svolgere in favore della nostra convinzione.

Dice l' autore: Cosa si richiede per l' utile pubblico nell'esercizio di una strada ferrata? Evidentemente si richiede che le tariffe siano le più basse possibili, gli orari ben combinati, gli obblighi per il trasporto delle merci chiaramente stabiliti, le responsabilità ben distinte, i reclami presto attesi e risoluti, la sicurezza per quanto è possibile, garantita. Di queste cose, la prima, cioè le tariffe basse, può ottenersi più dall' industria privata che dallo Stato, perchè spende meno; le altre possono ottenersi da quella, se non meglio, ugualmente bene; ma deve lo Stato prefiggerne le regole e sorvegliare che siano eseguite. Deve lo Stato stabilire le tariffe e gli orari d'accordo con le Compagnie incaricate dell' esercizio, ed aver cura che siano applicate imparzialmente e senza favori, e che il servizio sia fatto con esattezza, e con la piena osservanza delle

leggi e dei regolamenti. Questa è la parte importantissima che si conviene allo Stato nell'esercizio delle strade ferrate; sorveglianza non ostile, ma piena e severa, la quale sarà sempre meglio eseguita e più efficace verso Compagnie private, che non lo sarebbe verso i propri agenti se essi avessero l'esercizio.

Le considerazioni politiche sulle quali si appoggia l'opinione di chi vorrebbe dare allo Stato l'esercizio delle strade ferrate, muovono dall'importanza che questi maravigliosi mezzi di comunicazione, hanno acquistata nella società moderna, e dall'influenza che può avere chi li dirige sopra la vita economica e politica di una Nazione. Egli è certo che le strade ferrate toccano tanti interessi, s'intrecciano per così dire al movimento ed agli affari di tutti, raccolgono nella loro amministrazione tanti impiegati di ogni classe della società, che possono, secondo sono dirette, influire sulla prosperità economica di un paese, ed anche in certi casi sull'indirizzo politico.

Ma in mano di chi quest'influenza potrà mai essere pericolosa? in mano delle Società private che hanno lo Stato sopra di loro, o in quella dello Stato, che non ha alcuno sopra di sè? E chi può aver la tentazione di far servire le strade ferrate ad altro fine che quello di trasportar uomini e merci, le Società private o lo Stato?

Le Società che naturalmente sono costituite a fine di lucro potrebbero abusare della loro influenza per alzare soverchiamente le tariffe, per favorire o deprimere il movimento commerciale in un senso piuttosto che in un altro, per impòrre condizioni onerose al pubblico, e simili che forse gioverebbero allo scopo loro di accrescere i profitti.

Ma ciò non può accadere quando lo Stato abbia fatto la parte sua di savio regolatore e sorvegliatore dell'esercizio in quanto riguarda il servizio pubblico. Altri abusi dell'influenza delle Società, fuori di quelli accennati sopra, non sappiamo che siano stati lamentati mai; e tali erano appunto quelli che hanno dato ragione a tante discussioni in Inghilterra, e contro i quali non si è in questo Stato finora preso sufficiente riparo. Nè udimmo che le Società cercassero mai di adoperare le strade ferrate a fine politico, nemmeno in Francia, dove le lotte politiche sono state e sono così vive negli animi di tutti.

Ma un Governo si trova necessariamente in condizioni ben diverse. E dico Governo invece di Stato, per amore di chiarezza. La parola Stato, che si adopera ora tanto frequentemente nelle quistioni economiche, dà l'idea di un ente astratto, che sa tutto, che può tutto, che non ha nulla delle passioni umane e che agisce unicamente pel bene universale. Ora cotesto Stato deve avere degli agenti, che sono il Governo; e questi agenti hanno le stesse virtù e passioni e vizi che hanno coloro che sono governati, concesso anche che abbiano, come deve supporsi, maggiore scienza di questi.

Ma in un Governo parlamentare dove la maggioranza è il punto vero d'appoggio; come nelle circostanze non si metteranno in gioco tutte le influenze, anche le minori, e si vorranno lasciare da parte quel gran mezzo che sono le strade ferrate?

Ed in questo ordine di idee, molti altri fatti si potrebbero citare che per la loro parzialità, creerebbero privilegi e scopi i quali non potrebbero, specialmente in materia

elettorale, chiamarsi il vero responso dell'urna, come pure potrebbe pesare sulla bilancia il desiderio, la volontà di questo o quel deputato, per ottenere a prò di una data stazione una agevolezza, la quale in fin dei conti non sarebbe altro che un trattamento speciale, il quale, allo stringer dei nodi, andrebbe a ricadere sui bilanci a detrimento e del servizio e dello Stato.

Un uomo che di Governo s'intende, dice Bartolomeo Cini, e che lungamente ministro di un gran regno deve conoscere quali siano le tentazioni del potere, Lord Derby, combattendo l'opinione di coloro che proponevano di far comprare allo Stato ed esercitare le strade ferrate, diceva, che non sapeva come sarebbe stato possibile allo Stato di evitare l'esercizio di un enorme patronato (patronage) in ogni comune o città; e narrava come ciò si era fatto in Francia sotto Luigi Filippo, ed aggiungeva: « Quella era « davvero una corruzione all'ingrosso, ed io temo che « non potrebbe mai essere evitata ».

Se si avverasse il caso che l'esercizio delle strade ferrate dovesse diventare uno strumento di parte, questo influirebbe vitalmente sul bilancio morale di una Nazione, ed il ragionamento e l'esperienza dimostrano che l'esercizio di una strada ferrata, deve essere regolato dallo Stato in quanto è servizio pubblico, ma deve essere affidato alla industria privata che può farlo più economicamente e non ha interesse alcuno ad abusare dell'influenza che mercè esso si acquista.

Ora prima di chiudere queste nostre considerazioni intorno alla necessità dell'esercizio delle ferrovie fatto dalle Società private, vogliamo ancora riportare alcuni cenni

dell' illustre Vidari, il quale tratta la tesi dal lato giuridico. Il giureconsulto, il quale deve cavare le discipline giuridiche dall' intima natura dei fatti, deve anche necessariamente tener conto delle mutazioni, a cui codesti fatti vanno soggetti.

Di qui, anche un mutamento nelle teoriche del diritto, imperocchè esse altro non sono che certe norme generali desunte dallo studio dei fatti, e che, appunto per la loro generalità, reggono la serie dei casi consimili.

Fin qui era dottrina, si può dire incontestata, e incontestata anche giurisprudenza, che lo Stato, qualunque funzione assuma e qualunque ufficio eserciti, sia pure di quelli che in altre persone, o fisiche, o collettive, costituirebbe l' esercizio di un' industria mercantile, non si abbia mai a reputare commerciante nè a trattar come tale. Imperocchè si ritenne sempre che gli uffici e le funzioni sue, non mirino mai a quegli scopi di speculazione che sono l' anima dell' industria mercantile, ma si propongono soltanto di giovare all' interesse pubblico, di cui i Governi degli Stati, sono i più alti e i più forti custodi.

Quindi è che, mentre, secondo il nostro Codice di Commercio, sono atti di commercio le compere di merci per rivenderle sia in natura, sia dopo averle lavorate e poste in opera, o anche solo per darle in locazione, e le imprese di manifatture; commerciante non si disse mai, nè come tale mai si trattò il Governo che fabbrica e vende il tabacco o il sale, e così via via.

Però codesta dottrina e codesta giurisprudenza si manteranno ancora tali e quali pur se, approvata definitivamente dalle Camere legislative, la Convenzione di Basilea, lo

Stato non solo diveniva proprietario di strade ferrate, ma ne assumeva anche l'esercizio?

Quelle imprese di trasporti, che secondo il nostro Codice di Commercio, sono essenzialmente di natura commerciale, costituiscono commerciante la persona, o singola, o collettiva, che vi dà opera, allorchè siano esercitate per abitualità di professione, quelle imprese, diciamo, cesseranno di essere tali, se anzichè da società private, saranno esercitate dallo Stato per mezzo del suo Governo?

Se sì, la condizione giuridica dei commercianti per tutte le quistioni di perdite, di avarie e di ritardi, conseguenti dall'esercizio di una strada ferrata, non sarà per nulla mutata, e quindi la legge regolatrice della disputa e la competenza, saranno sempre ancora quelle del commercio, come sono oggidì. Ma, allora che rivoluzione nella teorica del diritto e nella giurisprudenza dei Tribunali e delle Corti? Anche lo Stato allora, quale proprietario di strade ferrate, e assuntore del loro esercizio, si avrebbe a dir commerciante e come tale dovrebbe essere trattato.

Se no, i commercianti, anche per tutte quelle controversie, sarebbero giudicati con le norme della legge civile, e sottoposti alla giurisdizione dei Tribunali civili, perchè alloraquando il contratto è commerciale per uno dei contraenti, e non commerciale per l'altro, le obbligazioni che ne nascono, sono regolate dalla legge commerciale o civile, avuto riguardo alla persona del convenuto; e perchè quando l'atto non è commerciale che per una sola delle parti contraenti, quella che promuove l'azione deve convenire l'altra al foro commerciale, se questa é commerciante, e al foro civile se non è commerciante.

Ora, appunto, noi supponiamo, com'è nella natura delle cose, che per le sopraccennate quistioni di perdite, di avarie e di ritardi sia attore il privato commerciante e reo convenuto lo Stato. Allora i libri di commercio non godrebbero più dei favori della legge commerciale, non farebbero più fede a loro vantaggio, ma soltanto contro di essi; la prova testimoniale non sarebbe sempre ammessibile a beneplacito del giudice, e per qualunque valore, ma soltanto allora che l'oggetto della controversia non superasse le lire cinquecento; l'interesse di mora non sarebbe più del sei per cento, ma soltanto del cinque, e così via via, e riuscirebbe assai facile moltiplicare gli esempi; massime volendo volgere l'attenzione al Codice di procedura civile.

Così essendo le cose, e tali essendo le indeclinabili conseguenze dell'una o dell'altra teorica giuridica, che ci resta a fare?

Abbandonare risolutamente l'antica dottrina che non ammetteva mai nello Stato la qualità di commerciante e lo sottraeva sempre alle discipline della legge commerciale. E per vero: sino a che l'azione dello Stato, o per i minori bisogni della civile convivenza o per la prevalenza di certe dottrine economiche, aveva una più ristretta azione nel campo dei fatti economici, si poteva anche ritenere che quel limitato suo intervento non avesse altro scopo, fuori quello di meglio guarentire una certa somma d'interessi comuni a tutti i cittadini, oppure di provvedere al vantaggio del Tesoro pubblico.

Tale può essere considerata l'azione o l'ufficio dello Stato quando fabbrica o vende il sale o il tabacco, oppure quando tiene aperti stabilimenti di acque minerali. Ma

quando esso riduce nelle proprie mani l'esercizio di una industria eminentemente mercantile, e per natura sua, e per dichiarazione della legge, quale è quella dei trasporti, e la sottrae all'azione, o singola, o collettiva, dei cittadini; allora le considerazioni di ordine pubblico, le quali possono aver consigliato allo Stato il riscatto e l'esercizio delle strade ferrate, non hanno da poter mutare l'intimo carattere economico di quell'industria per sottrarla alle leggi speciali del commercio e menomare così quel tesoro di più rapide discipline giuridiche stabilite dalle leggi a vantaggio dei commercianti e del commercio. Tutto si trasforma quaggiù; e se si muta la sfera e le qualità delle funzioni attribuite allo Stato, non si vede perchè non dovrebbe mutarsi, per quel riguardo e dentro quei confini, la condizione giuridica sua rimpetto ai privati cittadini.

Tanto più che codesto mutamento sarebbe a tutto favore dei cittadini, o di una parte importantissima di essi, i quali alla fin dei conti, dovrebbero costituire l'oggetto esclusivo delle cure dello Stato; perchè lo Stato è fatto per i cittadini, non i cittadini per lo Stato.

I fenomeni economici presentano sempre nella vita sociale lati nuovi a misura che si progredisce nella via della libertà e del progresso delle scienze e delle arti, e la quistione dell'intervento governativo nei lavori di pubblica utilità, non poteva sorgere che nell'epoca moderna.

La quistione che trattiamo è quistione d'ordine superiore; essa si confonde con quella della conciliazione fra l'idea di libertà e quella d'autorità, fra i diritti e i doveri dell'individuo, e quelli del corpo sociale e del Governo che lo rappresenta.

Ora che abbiamo tentato di dimostrare colle argomentazioni sia teoriche che pratiche, come sia da preferirsi lo esercizio privato a quello governativo in materia ferroviaria, ci proponiamo di esaminare il progetto di legge proposto dall'on. Baccarini d'accordo coi ministri Magliani e Berti presentato alla Camera dei Deputati nella seduta delli 18 Gennaio 1883, nonchè il disegno di legge proposto dagli onorevoli Genala, Magliani e Grimaldi nella tornata delli 5 Maggio 1884.

Noi siamo certi che da questo raffronto ne scaturirà evidente e chiara come luce meridiana, l'alta convenienza che in avvenire ne deriverà allo Stato e conseguentemente al paese da queste convenzioni, le quali dovranno regolare in modo definitivo la grave quistione, e fissare una buona volta quei principii generali che dovranno costantemente presiedere acchè il movimento ferroviario in Italia concilii l'interesse di tutti e di ciascuno coll'esattezza del servizio, coll'applicazione di tariffe tali da imprimere un potente sviluppo ai nostri traffici sì all'interno, che in relazione coll'estero, e coll'utile di quell'ente collettivo che si chiama lo Stato, il quale infine è il riflettore generale che deve spandere la sua luce benefica su tutti i rami dell'attività, sia commerciale, quanto industriale, aiutando colla potente sua influenza il libero espandersi di ogni e qualunque industria, e prima fra le altre, l'industria dei trasporti.

Questo esame dal punto di vista pratico è in tale momento tanto più necessario a causa dell'agitazione in cui il paese è in preda per giudicare della convenienza o non della grande operazione finanziaria che sta per essere presentata al voto del Parlamento.

L'organizzare una grande amministrazione di strade ferrate sembra cosa non difficile, ma invece nulla è più complicato e più difficile che trovare un ordinamento tale che si adatti perfettamente ai bisogni di un paese, specialmente quando questo ha, come il nostro, una configurazione geografica tanto particolare e disgraziata.

Si sono fatti studi e proposte infinite e l'attenzione si era fissata sopra un punto solo siccome quello che si credeva più atto a produrre risultati pratici ed utili, la creazione di un Ministero delle strade ferrate, coll'aggregazione ad esso delle poste e dei telegrafi. Quest'istituzione pareva dover corrispondere alla nuova situazione ferroviaria italiana, ma come ben dice il Lampugnani (1) essa presenta un inconveniente assai grave, cioè la mutabilità della persona cui rimarrebbe affidato questo ramo della pubblica amministrazione. La stabilità del funzionario posto a capo di un pubblico dicastero è utile in qualsiasi ramo, ma in una azienda ferroviaria, più che utile è assolutamente necessaria. Occorrono anni prima che il capo di una simile amministrazione, riesca a conoscere quanto basti il proprio personale, e più ancora possa rendersi esatto conto dei bisogni del servizio. Le innovazioni, massime se d'indole tecnica, richiedono lunghe preparazioni, periodi non brevi di esperienze.

Le modificazioni amministrative esse pure vanno fatte gradatamente, per evitar scosse al servizio del pubblico. Insomma si può dire che tutti gli atti importanti non

(1) Lampugnani. — *Notizie e studi sulla quistione dell'esercizio delle strade ferrate in Italia.*

Coi provvedimenti per la costruzione di nuove linee di completamento della rete ferroviaria del Regno, per effetto di leggi speciali, dice il progetto Baccarini, le ferrovie italiane che misuravano, al 31 dicembre 1882, una lunghezza complessiva di chilometri 9038, si aumenteranno in poco più di un decennio e senza tener conto di future concessioni, di più che 6300 chilometri di nuove linee.

Dal giorno in cui si è aperto in Italia il primo tronco di ferrovia al 31 dicembre 1877, la nostra rete si è accresciuta in media di 210 chilometri all'anno. L'incremento medio annuo fu nell'ultimo quinquennio di chilometri 208 e supererà forse nel prossimo decennio i 600 chilometri.

Degli 8073 chilometri in esercizio al 1° luglio 1878, 3692 erano di proprietà dello Stato, perchè riscattati o da lui direttamente costruiti, 4381 concessi.

Il Governo esercitava direttamente 2555 chilometri di linee dello Stato e 899 di Società private, 1137 chilometri di ferrovie costruite dal Governo erano appaltate per l'esercizio all'industria privata.

Al 1° gennaio 1883 invece sui 9038 chilometri in esercizio, appartenevano allo Stato chilometri 5820. Il Governo esercitava direttamente 4366 chilometri di linee dello Stato costituenti una parte della rete dell'Alta Italia e la rete delle Romane e 927 chilometri di linee private, di cui 916 compresi nella rete dell'Alta Italia. Erano esercitati dalla Società delle ferrovie meridionali i 1329 chilometri della rete Calabro-Sicula di proprietà dello Stato e 1573 chilometri facenti parte della sua concessione. Era pure appaltato all'industria privata l'esercizio dei 136 chilometri riscattati delle già ferrovie consorziali venete ed i rimanenti chilometri

718 componevansi di linee di Società e di privati esercitati dai loro concessionari.

Il progetto Baccarini prima di esporre il concetto fondamentale del suo schema di legge, presenta i provvedimenti stati proposti alla Camera nel 1877 e quelli suggeriti dalla commissione parlamentare d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane.

I patti principali e fondamentali delle Convenzioni e dei Capitolati presentati alla Camera nella tornata del 25 novembre 1877, sono già noti e noi li esamineremo di sfuggita soffermandoci ai punti più salienti e che sostanzialmente differiscono dalle odierne convenzioni; ne faremo notare le differenze e cercheremo di trarne quelle conseguenze che varranno a chiarire la vera situazione delle cose, e non ci sarà certo malagevole il còmpito che ci siamo assegnato, quello cioè di infondere la persuasione anche nei più dubitativi dell'opportunità e della convenienza non immediata, avvenire, di questa importante operazione finanziaria.

1° Le ferrovie dell'Alta Italia, le Romane, le Meridionali, le Calabresi vengono divise in due grandi reti longitudinali denominate una *Mediterranea* di chil. 3680, l'altra *Adriatica* di chil. 3727 e questa divisione delle reti fu pure ammessa nel più recente progetto di legge del 5 maggio corrente anno proposto dagli onorevoli Genala, Magliani e Grimaldi.

Le due reti toccano Milano, Firenze, Livorno, Roma, Napoli, Brindisi.

Alla rete mediterranea sono assegnati i passi di Ventimiglia e del Cenisio; all'adriatica quei di Cormons, della Pontebba e la strada per il Brennero.

Delle vie per accedere al Gottardo, la Novara-Pino, fa parte della mediterranea, la Bergamo, Como dell'adriatica; la Milano-Como-Chiasso è comune ad entrambi le reti.

Condotte a termine le strade complementari, la rete mediterranea si comporrà di chilometri 4106 in esercizio, e chilometri 1698 da costruirsi, e l'adriatica di chil. 3982 in esercizio, e 1881 da costruirsi.

Le strade ferrate della Sicilia costituiranno una rete separata, *La Sicula,* la quale si comporrà di chilometri 598 in esercizio, e 498 da costruirsi.

L'esercizio delle reti continentali è affidato a due Società.

Per la rete mediterranea sarà costituita una nuova Società con un capitale in azioni di 135 milioni di lire che prenderà il nome di Società Italiana per le strade ferrate del Mediterraneo.

L'esercizio della rete adriatica viene assunto dalla Società Italiana per le strade ferrate meridionali.

La rete sicula verrà provvisoriamente esercitata dalla Società per le strade ferrate del Mediterraneo secondo i patti già fermati con la Società per le strade ferrate Meridionali nella convenzione del 28 ottobre 1871 opportunamente modificati.

Ammesso dunque il principio che presso le due nazioni più potenti d'Europa per intelligenza ed attività economica, è in pieno favore il principio delle grandi reti come la Paris-Lyon-Mediterranée, la quale, contando anche la rete algerina, ha una concessione di 7637 chilometri, che tende ancora ad aumentare, per l'esercizio delle linee cui si riferisce il disegno di legge Baccarini, non sembravano

necessarie più di due Società; e questa idea prevalse, come vedemmo, anche nell'odierno citato progetto.

Quanto al miglior raggruppamento fatto in modo che ciascuna rete per disposizione e per potenza, risponda adeguatamente alle crescenti necessità del traffico interno e internazionale e alle esigenze di un buon servizio; il miglioramento delle tariffe, il loro riordinamento, il renderle atte a promuovere la produzione nazionale e agevolare gli scambi anche fra i più lontani paesi, costituire Società solide ed indipendenti, trovare una forma di contratto che dia al paese i vantaggi dell'industria privata senza scemare efficacia alla tutela dello Stato, assicurare il buon esercizio, provvedere alle costruzioni in tempo più breve e in modo migliore, infine consolidare la finanza dello Stato, dopo la proposta fatta dal Governo nel 1877 intorno al raggruppamento delle nostre ferrovie continentali in due sole reti, ed il giudizio favorevole della Commissione d'Inchiesta, ci hanno persuasi come tale ripartizione risponde allo sviluppo dei trasporti a grandi distanze.

Oltre a ciò, una divisione longitudinale rende facile una buona combinazione di orari, ed assicura ad ogni Società una congrua parte nelle varie categorie di traffico, facendo nascere fra esse una feconda emulazione a tutto vantaggio del paese e ad incremento della pubblica ricchezza.

2° La durata dei contratti è fissata in sessant'anni divisi in tre periodi di venti anni ciascuno, e qui il nuovo disegno di legge tiene fermo la durata del contratto di esercizio, ma riduce i periodi da tre a due di trent'anni ciascuno, potendosi da ambe le parti far cessare il contratto alla fine del primo periodo.

3° Le Società comprano dallo Stato a prezzo di stima il materiale mobile e gli approvvigionamenti che questo possiede diventandone così proprietarie; la stima viene fatta secondo le norme stabilite nell'allegato *E*, il pagamento in danari, e questa vendita del materiale mobile fatta nel modo di cui sopra è caso, collima perfettamente colle conclusioni della Commissione d'Inchiesta, e con quelle del primitivo disegno di legge.

Il prezzo si presume di circa 115 milioni per la rete adriatica, e di 125 milioni per la rete mediterranea; questa peraltro dovrà pagare non meno di 135 milioni, cosicchè lo Stato riceverà dalle due Società 250 milioni: questa somma verrà pagata quand'anche il prezzo del materiale venduto fosse inferiore, e la differenza resterà come cauzione nelle mani dello Stato. Se poi il prezzo risultasse maggiore dei 115 e 135 milioni, la Società cui spetta dovrà pagare il maggior prezzo.

Ed a questo proposito riportiamo le considerazioni dei due progetti di legge. Il primo, quello cioè dell'onorevole Baccarini, dice:

L'onorevole Commissione d'Inchiesta ha ampiamente svolte, nella sua relazione, le considerazioni che consigliano di obbligare gli esercenti delle linee di proprietà dello Stato, ad avere materiale proprio, in modo da acquistare un carattere che meno si allontani da quello di un vero concessionario e da avere maggiore interesse ad una buona manutenzione.

Non occorre che il Governo aggiunga altro per giustificare, se egli in ciò si attiene ai suggerimenti di quella autorevole Giunta.

Le Società dovranno per conseguenza acquistare il materiale mobile di proprietà dello Stato.

Il secondo dice:

Col trasferimento nelle Società della proprietà del materiale mobile, lo Stato ha una sicura guarentigia per la migliore conservazione di quel materiale, imperocchè le Società avendo preso ad esclusivo loro carico tutti i danni e le spese cui per legge è sottoposto il proprietario non esclusi quelli di forza maggiore, hanno nel proprio interessè il più potente stimolo a curare che quelle spese e quei danni sieno ridotti alla minore misura possibile.

In quanto all'aumento del materiale mobile che occorrerà fare nel corso dell'appalto, onde la quantità di rotabili in servizio sia sempre proporzionata ai bisogni del traffico, il progetto Baccarini non accettava l'idea della Commissione d'Inchiesta di istituire un fondo speciale di riserva, mediante un prelevamento dal prodotto lordo dello esercizio, prima che questo venga ripartito fra lo Stato e l'esercente, e tanto meno assentiva acchè la proprietà del nuovo materiale mobile, se acquistato con quel fondo, dovesse appartenere alle Società, e questo a causa della considerazione che alla fine del contratto trovandosi lo Stato obbligato a comperare dalle Società tutto il materiale in servizio, si credeva necessario fosse stabilita la partecipazione annua dell'esercente al prodotto lordo, tenendo conto del fatto che esso riceverà alla fine dell'appalto una somma capitale corrispondente al valore del nuovo materiale acquistato. Che se pur istituendo quel fondo, si volesse stabilire che i nuovi rotabili debbano appartenere allo Stato, si avrebbe poi in servizio sulle linee appaltate un

materiale in parte proprietà dello Stato, materiale di cui bisognerebbe per tutta la durata del contratto, tener distinti gli inventari, e nell'adoperarlo e mantenerlo probabilmente lo esercente non procederebbe con completa imparzialità.

Il nuovo progetto istituisce invece i fondi generali di riserva, prelevandoli da una parte degli utili lordi dello esercizio, ed invero tale prelevazione è regola ordinaria in ciascuna industria correttamente amministrata; non può quindi essere dubbio che questo principio economico deve trovare applicazione anche nell'industria ferroviaria.

Sono a carico esclusivo dell'esercente le spese inerenti al mantenimento ordinario e straordinario delle strade, dei fabbricati e delle loro dipendenze; le spese pel mantenimento ordinario e straordinario del materiale fisso e mobile; quelle necessarie per riparare danni cagionati al materiale mobile da forza maggiore; quelle relative al traffico ed alla trazione, tutte insomma le spese ordinarie e straordinarie dell'esercizio, tranne quelle cui si provvede coi fondi di riserva e con la cassa per gli aumenti patrimoniali.

I fondi di riserva forniscono le somme occorrenti per certe speciali categorie di spese, necessarie a conservare sempre in ottime condizioni le strade e il materiale fisso e mobile.

Questi fondi sono in numero di tre: il primo per riparare i danni cagionati alle strade da forza maggiore; il secondo per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento; il terzo per la rinnovazione del materiale rotabile che l'uso ha reso inservibile. Essi sono alimentati con prelevamenti dal prodotto lordo annuale dell'esercizio.

Sono assegnate al primo lire 200 all'anno per ogni

chilometro di strada, al secondo lire 150 per ogni chilometro a semplice binario armato d'acciaio e lire 250 per ogni chilometro a doppio binario, al terzo l'uno e un quarto per cento del prodotto lordo iniziale. A ciascuno degli ultimi due fondi viene poi anche attribuita una quota del mezzo per cento degli aumenti di prodotto lordo oltre quello iniziale.

Il fatto di avere lasciato le Società assuntrici dell'esercizio, proprietarie del materiale rotabile, coll'obbligo di rinnovamento del medesimo in quantità e qualità proporzionate ai bisogni del traffico, è misura saggia la quale assicura il buon andamento e la regolarità del servizio, fissandone tassativamente le norme. E l'art. 20 del Capitolato dice: Il concessionario nel compilare il bilancio preventivo, calcolerà se il traffico preveduto potrà essere fatto col materiale di cui dispone senza superare le percorrenze massime indicate cioè i 26,000 chilometri per le locomotive, i 35,000 chilometri per le carrozze e i carri a bagaglio, i 15,000 chilometri per i carri da merci d'ogni genere.

In caso negativo, il materiale stesso dovrà per quantità e qualità essere aumentato nelle proporzioni richieste dai bisogni del previsto traffico e dai limiti di percorrenza come sopra stabiliti. Il nuovo materiale rotabile e di esercizio verrà acquistato dal concessionario, il quale sarà addebitato delle somme di cui saranno gravati e il fondo pel rinnovamento del materiale rotabile e la cassa per gli aumenti patrimoniali.

L'esperienza, dice il progetto, permette di ritenere che ad ogni milione d'aumento di prodotto lordo, corrisponda una maggior spesa di circa tre milioni per nuovo materiale

mobile e per opere di ingrandimenti, sviluppo di binari ecc., i quali si debbono provvedere per mezzo degli aumenti del prodotto lordo, attenendosi al giusto principio che il prodotto delle ferrovie debba servire oltrechè alle spese ordinarie e straordinarie dell'esercizio, anche a quelle in conto capitale richieste dall'aumento del traffico.

Provvida cosa è pertanto stabilire che le somme richieste per la esecuzione di tali opere vengano annualmente prelevate dagli aumenti di prodotto, sì perchè in tal modo non è necessario di ricorrere al bilancio generale dello Stato, che potrebbe nell'anno in cui le spese debbono essere fatte, trovarsi in condizioni da non consentire la iscrizione delle somme occorrenti, sì perchè è ragionevole che gli aumenti di prodotto paghino le spese che essi hanno cagionato.

Ed ecco il perchè della creazione di questi tre fondi, i quali in un colla cassa per gli aumenti patrimoniali, servono a sopperire alle spese dell'azienda ferroviaria a seconda della loro natura.

La cassa si procura le somme occorrenti emettendo obbligazioni di 500 lire fruttifere al 3 per cento guarentite dallo Stato, ed ammortizzabili in 90 anni. Per tal modo alla spesa per l'accrescimento del capitale viene provveduto col provento delle obbligazioni, mentre la cassa coi fondi ond'è alimentata ne paga annualmente l'interesse e l'ammortamento.

Il Governo volle anche preoccuparsi in tali convenzioni dell'avvenire dell'industria nostra, e l'art. 21 del capitolato dispone che per le provviste del materiale fisso e mobile, sarà preferita a parità di condizioni l'industria nazionale.

Le condizioni si intenderanno pari, quando la differenza fra il prezzo del materiale nazionale e quello del materiale estero franco delle spese di dogana e di trasporto al luogo di consegna, non ecceda il 5 per cento, e prevede ancora che in caso di provviste di materiale mobile all'estero, dovrà il concessionario darne in tempo preavviso al Governo con la relativa giustificazione. E non solo, ma nello intento di potere sempre tutelare in modo efficace il pubblico interesse e le esigenze del servizio postale, il Governo ha voluto riservarsi il diritto di determinare il numero dei treni e gli orari, ed ha introdotto disposizioni speciali per valersi nel miglior modo possibile delle ferrovie in tempo di guerra.

Oltre a questo lo Stato, si è riservato il diritto (articolo 22) di richiedere alla Società mediante rimborso delle spese necessarie, che un certo numero di carri merci, di carri per cavalli e bestiami, nella quantità che verrà indicata, siano modificati in modo per servire anche al trasporto delle truppe e del materiale da guerra, secondo le determinazioni delle amministrazioni militari.

Ed a queste misure che servono a garantire la sicurezza del paese in tempi anormali, il progetto di legge ha contemplato tutti i casi acchè il servizio non abbia a soffrire interruzioni, fissando tassativamente i patti e gli obblighi cui le Società interessate debbono uniformarsi.

L'articolo 25 mette come obbligo del concessionario di porsi in relazione colle amministrazioni di ferrovie che si congiungono da esse esercitate per effettuare un servizio cumulativo, eseguendo cioè senza rinnovamento di spedizione i trasporti dall'una all'altra linea dei bagagli,

delle merci e dei bestiami, sia a grande che a piccola velocità.

Questo servizio cumulativo avrà luogo eziandio pei viaggiatori nel maggior numero possibile di stazioni.

Oltre a questo, il progetto obbliga il concessionario ad accordare mediante adeguato compenso a titolo precario, binari di diramazione al servizio di stabilimenti privati, purchè ciò possa farsi senza danno ed aggravio del servizio e della sicurezza, e dietro approvazione del Governo; come pure si prevede il caso in cui per grandi trasporti di truppe per la preparazione alla guerra e durante la guerra; caso in cui il Governo si è riservato salvo ogni e qualunque diritto, come quello di assumere la direzione e fare direttamente l'esercizio sia per i trasporti militari che per il pubblico.

E tanto che stiamo enumerando le disposizioni tutorie previste in questo disegno di legge, non ultima appare quella contenuta nell'art. 31, il quale suona così:

« Il concessionario dovrà impiegare esclusivamente ita-
« liani, salvo le eccezioni che dietro giustificati motivi,
« venissero approvati dal Governo.

« Nelle nuove nomine dovrà a parità di condizione fra
« più aspiranti essere data preferenza agli ex militari in
« congedo illimitato di prima categoria, che presentino le
« condizioni di moralità, di attitudine fisica, di età, di
« capacità, prescritte dai regolamenti sul personale per la
« ammissione in servizio.

« Un terzo dei posti d'ordine, di custodia di locali o
« materiali, o di servizio, che importino una retribuzione
« compresa fra le 900 e le 1200 lire dovrà essere riservato,

« a termine dell'articolo 20 della legge 8 luglio 1883,
« N. 1470 (serie 3ª) ai sottofficiali di cui è parola nello
« art. 10 della legge medesima, che abbiano l'idoneità
« necessaria a sostenere tali uffici.

« Si avrà pure specialmente riguardo agli impiegati stra-
« ordinari che avranno prestato lodevole servizio nelle
« costruzioni ferroviarie, e che abbiano i requisiti voluti
« dai regolamenti per l'assunzione del personale in servizio.

E acchè non abbiano a succedere perturbazioni, nè tanto meno prepotenze o soprusi a danno del personale, il Governo ha avuto cura di guarentirne i diritti e gli interessi; ed infatti l'art. 35 obbliga le Società a riordinare le casse delle pensioni e di soccorso, ad assumere verso queste gli stessi oneri che presentemente hanno le varie amministrazioni, ed inoltre a versarvi per ciascun anno una somma di due terzi maggiore di quella versata presentemente, il che corrisponde ad un maggior onere annuo di circa lire 450,000 per la Società della rete Adriatica, e di L. 550,000 per quella della Mediterranea, e di più il suddetto articolo dispone che ogni anno si versi nella cassa pensioni e soccorsi il 2 per cento degli aumenti di prodotto lordo al dissopra di quello iniziale fino a raggiungere la somma necessaria per colmare le insufficienze dei versamenti fatti finora.

Tale deficienza fu presunta in 18 milioni di lire circa, e questa verrà pagata dallo Stato come proprietario delle ferrovie dell'Alta Italia, delle Romane e delle Calabro-Sicule; e dalla Società per le strade Meridionali per il personale delle linee ad essa precedentemente concesse, nella proporzione a ciascuno spettante.

E l'art. 103 del capitolato prescrive che il concessionario accetterà in servizio gli impiegati tutti componenti il personale di servizio presso le cessanti amministrazioni ferroviarie, e ne regolerà la qualifica e lo stipendio in base alle classificazioni d' organico che saranno dal Governo stabilite, e tenendo conto della natura ed importanza delle funzioni esercitate.

Tali disposizioni, le quali, prima ed avanti ogni altra cosa, hanno voluto e vogliono che si sanzioni con una legge votata dal Parlamento, misure e decisioni che affermino l' autorità suprema dello Stato il quale interviene sovrano e si fa padrone dei trasporti ferroviari e del materiale, qualora la forza degli eventi lo richiedessero; mentre provvedono molto opportunamente ad assicurare la posizione e l'avvenire del personale; lo Stato nell'avere dettate queste condizioni, fece opera eminentemente saggia, la quale non potrà a meno che essere apportatrice di benefici risultati.

Soffermiamoci un momento a considerare da quale concetto è partito il legislatore per fissare i fondi di riserva e la cassa per gli aumenti patrimoniali, e vediamo quale sia la posizione reciproca e delle Società esercenti e dello Stato.

Gli articoli 55 e seguenti del capitolato ci dicono a quali scopi furono creati questi fondi, i quali sono in numero di tre.

1° Fondo di riserva per provvedere ai danni cagionati alle strade da forza maggiore, e questo provvederà alle spese per riparare ai guasti cagionati alle linee e loro dipendenze, opere d'arte e fabbricati, da terremoti, franamenti,

da incendi, da inondazioni, da straripamenti, da mareggiate ecc.; e questo fondo viene costituito da un prelevamento annuo sul prodotto lordo dell'esercizio in ragione di lire 200 per chilometro di strada.

Per le linee attualmente in esercizio, che raggiungono uno sviluppo di 8000 chilometri, si ha una somma annua di lire 1,600,000, la quale ci assicura, dice il progetto di legge, che in qualunque caso non mancheranno i fondi per riattare le strade guaste o rovinate da forza maggiore.

Riparare via via il consumo lievissimo delle rotaie, non è cosa possibile, e d'altra parte il far cadere tutta la spesa del rinnovamento sul bilancio del solo anno nel quale esso ha luogo, non è atto di prudente amministrazione, per il che è logico di mettere tutti gli anni una determinata somma in riserva, in modo che cogli interessi raggiunga nel periodo di durata delle rotaie, che si presume di circa quarantacinque anni, la somma necessaria per eseguire il rinnovamento.

E siccome il consumo delle rotaie cresce coll'aumentare del traffico, così si è stabilito che oltre la somma fissa, prelevata dal prodotto lordo iniziale, si faccia anche il prelevamento di un mezzo per cento dagli ulteriori aumenti.

2° Fondo di riserva per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento.

Questo fondo deve provvedere (articolo 57) alle spese per rinnovare la sola parte metallica dei binarii armati con rotaie d'acciaio. Verrà costituito mediante prelevamento annuo dal prodotto lordo dell' esercizio nel modo stabilito da contratto e nella misura di lire 150 per ogni chilometro di strada armata in acciaio a semplice binario, e di lire

250 per ogni chilometro di strada a doppio binario. Sarà inoltre versata in questo fondo una quota corrispondente al mezzo per cento dell' aumento del prodotto lordo dell' esercizio oltre il prodotto iniziale.

Verrà pure versato in esso il prezzo che si ricaverà dalla vendita del materiale d' armamento, che viene sostituito col nuovo.

3° Fondo di riserva per la rinnovazione del materiale rotabile reso inservibile dall'uso. Questo fondo deve provvedere alle spese per la sostituzione delle locomotive, delle carrozze, dei carri, che resi inservibili dall'uso, debbono essere posti fuori servizio (articolo 58).

Per rinnovare il materiale rotabile con questo fondo, è necessario siano trascorsi, dal tempo dell'acquisto, non meno di anni 40 per le locomotive e per le carrozze, di anni 60 per i carri.

Questo fondo verrà costituito mediante il prelevamento annuo dell'uno e un quarto per cento del prodotto lordo iniziale, e del mezzo per cento sull'aumento del prodotto lordo, oltre quello iniziale; in esso verrà pure versato un ottavo del saldo dei noli del materiale accennato nell'articolo 35 del contratto.

In esso verranno pure a senso dell' *allegato C* versati il prezzo di vendita dei rotabili messi fuori d' uso, e la somma che il concessionario avrebbe dovuto spendere per riparazioni, ma che non vennero eseguite.

I nuovi rotabili dovranno presentare, se locomotive la stessa potenza, se carrozze lo stesso numero di posti, se carri la stessa portata di quelli messi fuori uso.

Ed anche sulla istituzione di questi fondi, il progetto

Genala si trova d'accordo con quello dell'onorevole Baccarini.

Lasciamo la parola a quest'ultimo:

Se abbiamo ritenuto di non poterci accostare alle proposte della Commissione d'inchiesta, in ciò che riguarda il fondo di riserva per l'aumento del materiale mobile, consentiamo invece con essa nello stabilire che dal prodotto lordo delle linee appaltate si facciano speciali prelevamenti a favore di fondi destinati rispettivamente al rinnovamento del materiale fisso, agli ampliamenti, miglioramenti e casi di forza maggiore, ed a rimborsare le Società delle eventuali perdite nell'esercizio delle nuove linee.

Col fondo per la rinnovazione dell'armamento e degli annessi, e con quello per ampliamenti, miglioramenti e casi di forza maggiore, si tratta di impedire da un lato che le Società trascurino la buona conservazione della strada di cui è proprietario lo Stato; e da un altro lato, la loro istituzione è suggerita dal fatto, che certe spese o si presentano in modo affatto accidentale ed imprevisto, o non sono punto attribuibili al solo esercizio dell'anno in cui si rendono necessarie, cosicchè opportunamente provvede un apposito fondo per ripartirne in equa proporzione l'aggravio sui diversi esercizii, onde non turbare l'equilibrio e l'economia dei bilanci annuali.

Il fondo poi per l'esercizio delle nuove strade ferrate, il quale ha qualche analogia col *deversoir* delle concessioni francesi, trae la sua origine dal fatto che in generale l'ampliarsi della rete porta con sè un incremento nel prodotto lordo complessivo delle antiche linee, e pare quindi equo che una parte di questo prodotto si riversi a compensare

le perdite dei primi anni di esercizio sulle linee nuove. Certo, molte fra le nuove ferrovie da costruirsi, se sono necessarie per lo sviluppo economico ed industriale del paese, non potranno dare, fin dai primi anni della loro apertura all' esercizio, quei frutti che se ne attendono, imperocchè la conformazione speciale del nostro paese non permette tracciati a troppo miti pendenze, e solo a rete compiuta potrà, sulle strade ferrate italiane — cui mancano ancora molte importanti e vitali arterie — aversi quella attività negli scambi che deve essere il principale effetto dei nuovi e potenti mezzi di comunicazione. Chè se alcuna delle nuove linee si presenterà da bel principio con discreti prodotti, ciò non potrà avvenire, se non perchè essa li toglierà a linee concorrenti con una trasformazione di correnti del traffico, la cui importanza non è dato prevedere fin d'ora nemmeno approssimativamente.

Il Governo non si nasconde che questa dei rapidi ampliamenti delle nostre reti, sarà una delle maggiori fonti di incertezze che si preparano nei rapporti fra lo Stato e le Società esercenti, e crede che la istituzione di un fondo di riserva, come propone la Commissione d' inchiesta, destinato ad indennizzare le Società delle perdite che subissero nell' esercizio delle nuove linee, varrà a controbilanciare le alee che si correranno.

I diversi fondi di riserva e di rinnovamento, di cui qui si tratta, non hanno poi nulla a che fare coi fondi di riserva statutarii. Questi cadono sotto le disposizioni del Codice di Commercio, e si costituiscono con prelevamenti dall'utile netto delle società esercenti. Le norme ad essi relative sono di competenza degli statuti sociali, e nei

contratti d'esercizio occorrerà soltanto porre quei patti, i quali valgano ad impedire che la formazione dei fondi di riserva statutarii possa servire ad eludere il diritto di partecipazione agli utili delle Società, che, come si dirà in appresso, è riservato allo Stato nel caso in cui gli utili stessi superino un determinato limite.

Oltre a questi tre fondi, si istituisce nel progetto Genala la cassa per gli aumenti patrimoniali richiesti dall'aumento del traffico (articolo 59).

Con essa si provvederà alle spese per gli ampliamenti dell'argine stradale, pel raddoppiamento ed aggiunta dei binarii e piani caricatori, impianto ed ampliamenti di stazioni ed officine, applicazione di apparecchi di sicurezza e di segnalamento lungo le linee e nelle stazioni, e in genere per tutte le costruzioni nuove, compresi i fabbricati e le chiusure, nonchè all'aumento e alle sostituzioni per cambiamento di tipo di meccanismi fissi pel servizio delle stazioni, e di attrezzi ed utensili delle officine, alla costruzione di nuove linee telegrafiche ed all'aggiunta di nuovi fili sulle linee esistenti.

Saranno a carico di questa cassa le spese straordinarie pel rifacimento in acciaio dei binarii tuttora in ferro, compresi i relativi scambi, e pel risanamento e completamento della massicciata, in quanto non siasi provveduto coll'articolo 10 ed annesso allegato *B*.

Si provvederà pure con questa cassa all'aumento ed ai miglioramenti del materiale rotabile e d'esercizio, addebitandone però il concessionario.

Durante l'esecuzione delle opere e dei lavori, indicati nell'alleg. *B*, si provvederà con questa cassa più specialmente

all'aumento del materiale rotabile e d'esercizio. Le somme necessarie (articolo 60) per provvedere alle spese di cui all'articolo precedente, saranno ottenute mediante la emissione di obbligazioni.

La forma di queste Obbligazioni e le modalità della emissione saranno uguali a quelle stabilite per le obbligazioni da emettersi per le nuove costruzioni.

La cassa sarà addebitata di quelle emesse a suo carico e ne pagherà l' interesse e l'ammortamento.

Per fare tali pagamenti, sarà versato annualmente nella cassa medesima il quindici per cento dell' aumento del prodotto lordo dell' esercizio, oltre il prodotto iniziale. Spetterà pure alla cassa il prezzo che si ricaverà dalla vendita dei materiali messi fuori d'uso, nonchè un terzo del saldo dei noli, di cui nell'articolo 63 del precedente capitolato. L'istituzione di tale cassa, ed il modo onde viene formato il fondo occorrente, non è entrata nelle viste del primo progetto di legge (Baccarini) e nella relazione annessa ad esso, sono svolte alcune considerazioni che hanno suggerito l'abbandono di questa istituzione, quantunque in massima accettata anche dalla Commissione d'inchiesta.

Il progetto dice che non si è creduto opportuno di ricorrere alla istituzione di un fondo speciale di riserva, per quanto riguarda gli aumenti del materiale mobile, da formarsi come gli altri, mediante un prelevamento del prodotto lordo dell'esercizio, prima che questo venga ripartito fra lo Stato e l'esercente, e tanto meno che la proprietà del materiale mobile, se acquistato con quel fondo, debba appartenere alla Società.

Ed incominciando infatti da questo secondo punto, ove

lo esercente trovasse mano mano aumentata la sua proprietà senza che spenda per i nuovi acquisti, siccome alla fine del contratto lo Stato sarebbe poi obbligato a comprare dalle Società tutto il materiale in servizio, bisognerebbe stabilire la partecipazione annua dell' esercente al prodotto lordo, tenendo conto del fatto che esso riceverà alla fine dell'appalto una somma capitale corrispondente al valore del nuovo materiale acquistato.

E quindi si dovrebbe limitare la partecipazione delle Società alla differenza fra il corrispettivo che loro spetterebbe per i servizii che sono a loro carico e l'annuità corrispondente a quel capitale. Cosicchè gli azionisti dovrebbero accontentarsi di un magro dividendo annuo ed attendere la scadenza dell'appalto per ricevere capitalizzata una parte appunto del dividendo, che equamente dovrebbe loro spettare.

Il nuovo progetto (Genala) non esitò invece a costituire detta cassa ed a procurare le somme necessarie per far fronte ai diversi scopi che si propone, mediante la emissione di obbligazioni, seguendo le norme contemplate negli articoli 27 e seguenti del capitolato.

Il servizio di tali obbligazioni, cioè il pagamento degli interessi e dell'ammortamento del capitale, è garantito dal Governo, e le spese da farsi con la cassa per gli aumenti patrimoniali saranno prelevate dal prodotto lordo, per quanto occorre a pagare l'interesse e l'ammortamento della somma da spendersi per le opere richieste dall'aumento del traffico.

E giacchè, come si è detto, per ogni milione d'aumento si calcola occorrano circa tre milioni in spese di questo genere, è necessario e sufficiente che si versi nella cassa

per gli aumenti patrimoniali il quindici per cento degli aumenti di prodotto.

Con tale sistema noi crediamo veramente garantita la esattezza del servizio in ogni sua parte, ed anche dal lato bancario parlando, questa combinazione non presenta più il carattere d'aleatorietà, che certamente ne sarebbe scaturito dall'emissione di azioni, le quali per essere titoli non garantiti che dal maggiore o minore sviluppo reale o presunto dell'industria dei trasporti, subirebbero l'influenza capricciosa del rialzo o ribasso delle singole Borse del regno, e viceversa poi della grande direttrice, la Borsa di Parigi, il di cui verbo vola coll'elettrico ogni giorno da un capo all'altro della penisola, la quale accetta il grave responso senza discuterlo, locchè vuol dire in sostanza che anche in questo ramo non si sarebbe potuto sormontare la difficoltà di liberarsi dal giogo straniero, come sempre finora si è intromesso e si intromette vittoriosamente in ogni manifestazione della operosità nazionale.

LE TARIFFE.

Affine di giudicare con serenità di giudizio, scevro da ogni spirito di parte, questo importantissimo punto della applicazione delle tariffe ferroviarie, siccome da una buona o cattiva direzione nello stabilirne i criterii, puossi produrre un mutamento, non solo, ma uno sconvolgimento nel meccanismo degli scambi, e conseguentemente in tutta l'economia nazionale, è necessario prima di tutto volgere uno sguardo e vedere quali sono i prodotti principali del

nostro paese, quelli insomma che più potentemente concorrono a formare la ricchezza nostra. E poi man mano a considerare i prodotti minori, soffermandosi agli scambi internazionali e non trascurando il commercio così detto di transito, il quale fa attraversare l'Italia da prodotti che dal Nord d'Europa sono destinati a far capo in punti marittimi per essere trasportati in lontane regioni.

La Commissione d'inchiesta ha emesso pareri sui patti relativi alle tariffe, e parlando della facoltà lasciata al Governo di regolarle, dice che in materia gioverebbe contemperare il diritto assoluto del Governo con una certa iniziativa lasciata alle Società di sperimentare le variazioni di tariffa.

Disgraziatamente, con la giurisprudenza adottata nel nostro paese, questi esperimenti sono divenuti impossibili, e non è questa l'ultima cagione dei nostri malanni.

Alcune Società fecero dei ribassi di tariffa a titolo di esperimento, ma poi non poterono più rialzare la tariffa all'antico livello. Che è avvenuto? È avvenuto che nessuna Società si è più avventurata a fare ribassi. I movimenti di tariffe, d'altra parte, sono sempre in qualche modo sperimentali. Il risultato non essendo sicuro, le Società si sgomentarono di non poter tornare sui proprii passi. Bisognerebbe che il Governo invogliasse invece le Società a sperimentare le variazioni delle tariffe. Le Società conoscono i bisogni del traffico, indotte come sono a farne quotidianamente lo studio. Chi applica le sue facoltà ogni giorno intorno ad un soggetto, trova risorse, iniziative, che altri, distratto in altre cure, non sa trovare.

Il concetto direttivo per le tariffe è semplice; le tariffe

devono essere nelle mani del Governo, ma le Società devono avere un interesse a sperimentare le variazioni opportune delle tariffe ad incremento dell'industria ferroviaria.

E l'on. Baccarini nel già più volte citato suo disegno di legge, dice che il riordinamento delle tariffe e delle condizioni dei trasporti doveva anzitutto avere per iscopo di riparare i difetti, introdurre miglioramenti e riempire lacune che sopratutto nella parte legale si erano manifestati con ordinamenti buoni in origine, ma oramai antiquati ed insufficienti per le molte modificazioni rese necessarie dal rapido incremento del traffico e dell'esercizio. Doveva da un altro lato mirare ad un fine non meno importante, a quello cioè di coordinare la materia dei trasporti colle norme sancite dal nuovo Codice di Commercio, e, per quanto possibile, coi principii fondamentali per una legislazione internazionale sui trasporti ferroviarii, ammessi nel progetto di convenzione concordato a Berna nell'ottobre 1881, al quale la maggior parte degli Stati ha già fatto adesione.

Nel tradurre in atto questi concetti si tenne pur conto della pratica, oramai invalsa nel pubblico e nel personale delle ferrovie, di avere le condizioni dei trasporti congiunte colle tariffe.

Ma, mentre le tariffe generali e quelle normali a base differenziale, vennero definitivamente associate alle condizioni dei trasporti, siccome costituenti un complesso di prezzi massimi, che come si dirà in appresso, non deve subire modificazioni, se non in virtù di una legge, e si stabilì che le tariffe speciali comuni da applicarsi ai trasporti, tanto in servizio interno di ciascuna rete, come in

servizio cumulativo nello Stato, dovessero compilarsi sulla base di quelle dell'allegato *C* ed unirsi ai contratti di esercizio, si riservò invece ad una raccolta separata la serie delle tariffe propriamente speciali alle singole reti per ovvie ragioni che brevemente si riassumono.

Alle tariffe speciali e locali, destinate a provvedere ad esigenze mutabili del traffico e del commercio, occorre una grande elasticità di applicazione, una mobilità, che, nei limiti dei prezzi massimi stabiliti dalle tariffe generali, permetta di tener conto dell' offerta e della domanda, affrontare e vincere la concorrenza, guidare con una unità di concetto la nostra politica doganale e ferroviaria, tutelare gli interessi dei nostri porti e conservare all'Italia quel movimento di transito che naturalmente le compete. La loro determinazione non può quindi essere circoscritta in troppo angusti confini. Il loro studio deve informarsi a concetti prettamente commerciali, che non si possono soddisfare colle fredde e compassate norme, le quali devono regolare un progetto di unificazione delle tariffe.

È il nerbo della ricchezza del paese, è tutto il suo avvenire economico che si trova interessato nello studio delle tariffe speciali; per conseguenza è indispensabile che tale studio sia fatto con piena conoscenza di tutti gli elementi che possono influire sulla loro determinazione. Nel fissarle occorrerà tener conto delle diversità di criterii che dovranno regolare l' esercizio sulle diverse reti, degli spostamenti nelle correnti del traffico che deriveranno da una nuova ripartizione di linee, da nuove ferrovie in costruzione e dall'applicazione stessa di tariffe generali, diverse da quelle ora in vigore; influenze tutte, di cui è impossibile

prevedere *a priori* gli effetti sui commerci, sulle industrie, sui bisogni, che le tariffe locali sono destinate a regolare.

Ma, anche ristretto nel solo campo delle tariffe generali e comuni, il concetto unificatore somministra larga messe di risultati utili e fecondi. Basti il notare che, per esso, sarà ottenuto lo scopo, desiderato sempre e non raggiunto durante il ventennio trascorso, dal giorno in cui furono emanate le tariffe del 1860, cui oggidì ancora si informano quelle in vigore sulle diverse reti italiane, e cioè di potere su queste ormai applicare una tariffa fondamentale unica, uniforme anche nei prezzi.

Questi sono in massima i criterii su cui si fondano i principii dell'onorevole Baccarini, il quale vuole che nella risoluzione del grande problema si tenga conto di tutte le circostanze più sopra enumerate e stabilite in base alla legge sulle opere pubbliche ed al progetto di convenzione internazionale di Berna, nonchè al principio che sancisce pei tratti acclivi un supplemento di prezzo non eccedente le maggiori spese, principio del resto già adottato nell'antica tariffa piemontese pel valico dei Giovi, nonchè dalla Società delle Meridionali per la traversata del valico Sannitico. Tali criterii d'altronde logicissimi e prudenti, e quali si addicono all'alta competenza in materia di un uomo sotto ogni rapporto eminente quale l'onorevole Baccarini, vennero adottati come punto di partenza nelle risoluzioni che, in tema di tanta importanza, vennero ritenute come le migliori e le più convenienti nel nuovo progetto di legge Genala-Magliani-Grimaldi.

Il meccanismo sul quale si fonda l'edificio delle tariffe, si cercò di ridurlo ad una fenomenale semplicità; ed infatti si dice:

Che di fronte alle lagnanze mosse dal commercio nelle deposizioni davanti alla Commissione d'inchiesta per le strade ferrate, le quali lamentavano sopratutto la complicazione e disformità delle tariffe e delle condizioni generali dei trasporti, la Commissione riconobbe giustificati in gran parte i lamenti del pubblico, e fece voti per una semplificazione del nostro regolamento. E gli articoli 37 e seguenti dell'allegato al disegno di legge sopracitato, enumerano tassativamente tutte le norme e relative condizioni fondamentali da applicarsi ai trasporti sulle linee che le Società dovranno esercitare a forma del contratto.

E così, previa riserva allo Stato di stabilire con gli atti di concessione i prezzi di trasporto, non si poteva addivenire alla stipulazione di un contratto di esercizio, senza prima procedere ad una revisione generale di tutto il nostro sistema di tariffe, nell'intento di soddisfare equamente tutti gli interessi.

E così fece il Governo, il quale si prefisse per iscopo, sopratutto, di togliere i difetti delle presenti tariffe, migliorarne le norme di applicazione e definire nettamente gli obblighi e le responsabilità delle amministrazioni, coordinando la materia dei trasporti colle disposizioni stabilite dal nuovo Codice di Commercio e con quelle concordate a Berna. Ed ecco che anche su questo terreno i due progetti di legge vanno fra loro perfettamente d'accordo.

E non può essere altrimenti, inquantochè era dovere del Governo di dedicare la massima attenzione ai prezzi del trasporto, che rappresentano tanta parte dei vantaggi delle ferrovie, e che, come hanno virtù di creare traffici nuovi, di avvivare regioni infeconde, possono del pari

sconvolgere le ragioni della geografia, scemando anche il frutto sperato da opere grandiose compiute.

Ed infatti, affine di potersi formare un concetto, se non assoluto, almeno approssimativo dell'idea che prevalse nel Governo per applicare saggiamente le salutari modificazioni all'attuale sistema vigente di tariffe ferroviarie, basterà lumeggiare due punti, i quali hanno inaugurato la trasformazione benefica della nostra economia nazionale.

E questi due punti sono sì strettamente collegati fra loro, che quasi diremmo essere l'uno conseguenza dell'altro.

Vogliamo parlare della divisione delle nostre ferrovie in due grandi reti longitudinali, affidate a due grandi Società; divisione che è reclamata dall'altro punto importantissimo, lo sviluppo cioè dei nostri commerci e delle nostre industrie.

Nulla di più eloquentemente persuasivo delle cifre, le quali sono lo specchio fedele della posizione economica, sia di un paese che di un individuo.

E siccome il commercio di transito è quello che, più specialmente, ha fatto soffermare il pensiero del Governo nella riforma delle tariffe, crediamo utile di qui riassumere il movimento commerciale di importazione, di esportazione e di transito, valendoci dei dati ufficiali pubblicati dal Ministero delle Finanze negli anni 1880-81-82:

Riassunto totale dei valori delle merci importate nel 1880 col confronto dell'anno precedente:

COMMERCIO GENERALE

Valori importati nel 1880 . . . 1,342,587,352
» » nel 1879 . . . 1,358,631,517

Differenza:

in più 120,172,796 in meno 136,216,961
— 16,044,165.

COMMERCIO SPECIALE

Valori importati nel 1880 . . . 1,225,644,170
» » nel 1879 . . . 1,261,651,423

Differenza:

in più 75,909,374 in meno 131,916,626
— 36,007,253

Riassunto totale dei valori delle merci esportate nel 1880 col confronto dell'anno precedente:

COMMERCIO GENERALE

Valori esportati nel 1880 . . . 1,249,232,374
» » nel 1879 . . . 1,203,905,522

Differenza:

in più 81,044,518 in meno 35,717,666
+ 45,326,852

COMMERCIO SPECIALE

Valori esportati nel 1880 . . . 1,132,289,192
» » nel 1879 . . . 1,106,919,278

Differenza:

in più 64,297,781 in meno 38,927,867
+ 25,369,914

Riassunto totale dei valori delle merci transitate nel 1880 col confronto dell'anno precedente:

Totale 1880 116,943,182
Totale 1879 96,986,244

Differenza:

in più 34,568,227 in meno 14,611,289
+ 19,956,938.

Riassunto totale dei valori delle merci importate nel 1881 col confronto dell' anno precedente:

COMMERCIO GENERALE

Valori importati nel 1881 . . . 1,421,848,397
» » nel 1880 . . . 1,342,587,352

Differenza:

in più 194,105,170 in meno 114,844,125
+ 79,961,045

COMMERCIO SPECIALE

Valori importati nel 1881 . . . 1,332,011,620
» » nel 1880 . . . 1,225,644,170

Differenza:

in più 213,022,364 in meno 106,654,914
+ 106,367, 450.

Riassunto totale dei valori delle merci esportate nel 1881 col confronto dell'anno precedente:

COMMERCIO GENERALE

Valori esportati nel 1881 . . . 1,282,159,324
» » nel 1880 . . . 1,249,232,374

Differenza:

in più 90,394,255 in meno 57,467,305
+ 32,926,950

COMMERCIO SPECIALE

Valori esportati nel 1881 . . . 1,192,322,547
» » nel 1880 . . . 1,132,289,192

Differenza:

in più 81,864,859 in meno 21,831,504
+ 60,033,355

Riassunto totale dei valori delle merci transitate nel 1881 col confronto dell' anno precedente:

Totale 1881 89,836,777
Totale 1880 116,943,182

Differenza:

in più 24,735,346 in meno 51,841,751
+ 27,106,405

Riassunto totale dei valori delle merci importate nel 1882 col confronto dell'anno precedente:

COMMERCIO GENERALE

Valori importati nel 1882 . . . 1,464,341,950
» » nel 1881 . . . 1,421,848,397

Differenza:

in più 116,991,055 in meno 74,497,502
+ 42,493,553

COMMERCIO SPECIALE

Valori importati nel 1882 . . . 1,345,401,178
» » nel 1881 . . . 1,332,011,620

Differenza:

in più 74,519,073 in meno 61,129,585
+ 13,389,558

Riassunto totale dei valori delle merci esportate nel 1882 col confronto dell'anno precedente:

COMMERCIO GENERALE

Valori esportati nel 1882. . . . 1,274,773,811
» » nel 1881. . . . 1,282,159,224

Differenza:

in più 85,115,835 in meno 92,501,348
— 7,385,513

COMMERCIO SPECIALE

Valori esportati nel 1882 . . . 1,155,833,039
» » nel 1881 . . . 1,192,322,547

Differenza:

in più 53,738,119 in meno 90,227,627
— 36,489,508

Riassunto totale dei valori delle merci transitate nel 1882 col confronto dell'anno precedente:

Totale 1882 113,940,772
Totale 1881 89,836,777

Differenza:

in più 53,392,557 in meno 24,288,562
— 27,103,995.

Dall'esame di queste cifre, abbiamo il seguente risultato:

Nel 1880 si importarono in meno dell'anno precedente 1879, commercio generale e speciale, compresi 52,051,418; per contro si esportarono in più 70,655,766.

Nel 1881 continua il risveglio prodottosi nei nostri scambi nell'anno precedente; ed infatti vediamo una cifra

in più nell'importazione di 185,628,475; ma questa cifra, che varrebbe a convincere come si abbia dovuto attingere in proporzione maggiore all'estero, è compensata dallo sviluppo dell'esportazione, la quale si segna con un più di 92,960,305.

Il 1882 invece ci fa risultare più tributarii dell'estero, in quanto abbiamo importato in più 55,833,111 ed abbiamo esportato in meno 43,875,021.

Il commercio di transito poi si presenta sotto un aspetto poco confortante, imperocchè nei confronti fatti nel triennio 1880-81-82 abbiamo questi risultati, cioè:

Il 1880 in confronto del precedente 1879 si presenta con un meno di	19,956,938
Il 1881 in confronto del 1880 con un meno di	27,106,405
Il 1882 » 1881 »	29,103,995
e così con un totale in meno di	76,167,338

Questa diminuzione nel commercio di transito che abbiamo segnalato dalle statistiche ufficiali per gli anni 1880-82, forse si sarà viemaggiormente accentuata nello scorso anno 1883, ma non avendo sott'occhio la statistica, nulla possiamo dirne in proposito.

Certo è però che il sistema arruffato prevalso sin qui, nelle nostre tariffe ferroviarie, invece di eliminarle, serviva a creare difficoltà, le quali producevano incagli gravissimi, e, più che tutto, perdita enorme di tempo nel trasporto delle merci. Sicchè, in tale stato di cose, il commercio di transito che doveva passare per la nostra penisola avrà forse trovato altri sbocchi più convenienti.

L'abbiamo detto e lo ripetiamo, e con noi stanno i

pareri di distinti economisti e di eminenti uomini di Stato, il commercio di transito sarà il più grande fattore per lo incremento delle nostre reti ferroviarie, e la congiura benefica che fanno e Governo e Commissione nel cercare e trovare la formula vera, praticamente utile, che valga a stabilire una tariffa tale, la quale non rechi aggravio alcuno, nè alle industrie, nè al commercio nostro, e che anzi ne promuova l'incremento, conciliando gli interessi di tutti, e dello Stato e delle Società esercenti e dei cittadini, è opera apportatrice di vero e reale benessere.

La base principale, sulla quale si fonda il nuovo sistema, è quella di una tariffa unica generale per tutte le ferrovie, la quale debba rappresentare il massimo prezzo, al quale possono essere portate le tariffe dal Governo, e questa idea che adottata dalla Commissione d'inchiesta, raccolta nel progetto Baccarini ed accettata in quello Genala, è logica; in quanto stabilisce il rapporto normale fra l'introito, la spesa ed il canone dovuto dal concessionario al Governo; e da essa ne scaturì due innovazioni, le quali concernono le prove dei ribassi e la pubblicità completa delle tariffe. Ed infatti anche la Commissione d'inchiesta trovò razionale l'applicazione di una tariffa fondamentale, unica, uniforme anche nei prezzi, e dice:

Per le merci qualora i ribassi dovuti all'addizionamento delle distanze senza distinzioni di rete, non siano sufficienti a mettere in ogni caso le tariffe in armonia coi bisogni del traffico, è permesso di adottare quelle tariffe speciali, locali, di ritorno, di transito e di concorrenza, che meglio provvedano allo sviluppo del traffico ed all'incremento degli interessi.

Circa il trasporto delle merci, tanto a grande come a piccola velocità, importa specialmente notare il nuovo sistema di applicazione delle tariffe differenziali, che unito al cumulo delle distanze, è destinato ad eminentemente favorire il traffico a grandi distanze.

Queste tariffe differenziali furono in massima trovate utilissime anche dalla Commissione d'inchiesta, avuto riguardo alla forma della nostra penisola; esse tendono a facilitare il traffico dei paesi estremi fra di loro col minimo di spesa. Ma il sistema finora seguito nella loro applicazione, dà luogo a non pochi inconvenienti pel fatto che una stessa spedizione percorrente le stesse linee, paga in certi casi per una percorrenza maggiore, di guisa che, conviene allo speditore il richiedere l'applicazione della tariffa stabilita per una distanza maggiore di quella che la merce deve realmente percorrere. Questa anomalia proviene dal modo con cui il principio della differenzialità è applicato.

Nel sistema attuale vengono stabiliti prezzi speciali chilometrici, che diminuiscono coll'aumentare della distanza alla quale la merce viene trasportata, e si applicano alla intera percorrenza.

Ma esiste un altro sistema, detto *sistema Belga,* perchè adottato appunto per la prima volta nel Belgio. Questo sistema, pure attenendosi al principio di diminuire il prezzo di trasporto coll'aumentare della distanza, alla quale la merce viene trasportata, si applica con un metodo speciale, evitando l'accennato inconveniente.

Le percorrenze sono divise in zone, e per ciascuna zona è stabilito il prezzo di trasporto per i chilometri percorsi dentro i limiti della zona stessa, con base che va sempre

diminuendo. Il prezzo totale del trasporto di una merce si compone dei parziali prezzi di ciascuna zona, per modo che non può mai accadere che per una distanza minore si debba pagare di più che per una maggiore.

Importa qui notare che una tariffa, per il solo fatto che è differenziale, non costituisce una categoria particolare e distinta di prezzi di trasporto; la forma differenziale può applicarsi tanto alle tariffe generali, come alle tariffe speciali, comuni, internazionali, ecc.

Il principio del cumulo delle distanze, pel quale si sommano i chilometri percorsi dalla merce sulle linee delle varie Società, e si applicano le basi differenziali alla intera percorrenza, combinato col sistema Belga, non solo rende più razionali le nostre tariffe, dice il progetto Genala, ma giova grandemente al nostro traffico, specialmente di esportazione, il quale, per la forma della penisola e per la natura dei nostri prodotti, ha bisogno di tenui tariffe di trasporto, onde poter giungere sui mercati d' oltr' alpi, e sostenere la concorrenza dei prodotti degli altri paesi.

Oltre queste modificazioni, che di per sè sole costituiscono un grande miglioramento nel nostro sistema di tariffe, altri perfezionamenti vennero introdotti sia per agevolare il servizio cumulativo, sia per abbreviare i termini di resa, sia infine per semplificare l'applicazione delle tasse, scopo che si è potuto raggiungere completamente coll' uniformità di classificazione.

Alloraquando si parte da un buon principio, non si può a meno che raggiungere un miglior risultato, ed in questa complicatissima questione dell' applicazione delle tariffe in materia di trasporti ferroviarii, più lunga e più accurata

si farà la discussione, sia nel seno della commissione relatrice, quanto per mezzo della stampa, sarà ognora più agevole allo Stato di accettare e di introdurre quelle migliorìe che, nella fattispecie e nei singoli casi, verranno dalla competenza dei vari scrittori, nonchè dalle risultanze delle discussioni in materia, a lui suggerite.

E perciò, ammesso il principio di perequare ed unificare la tariffa in modo da renderla semplice, mite, proporzionata al valore della merce e favorevole ai lunghi percorsi, è naturale che lo Stato il quale, a mente dell' articolo 44 dell'Allegato al Progetto di legge Genala, con cui si è riservata la facoltà di modificare al disotto dei limiti massimi stabiliti, le tariffe dei trasporti per agevolare la esportazione dei prodotti nazionali ed i trasporti internazionali, è naturale, ripetiamo, che si trovi di fronte a questa difficoltà, quella cioè derivante dal fatto che volendo stabilire una tariffa unica, prendendo una media, non si può a meno di rialzare alcuni dei prezzi più bassi, per mitigare un poco i più elevati.

Ma molte e gravi considerazioni debbono soffermare la mente del legislatore affine di trovare la vera strada, la quale senza pregiudicare il bilancio dello Stato, non turbi le armonie economiche del paese, inquantochè se il succitato articolo 44 dà la facoltà al Governo di modificare le tariffe al disotto dei limiti massimi, certo è, che la maggiore o minore elevatezza delle tariffe, influisce sulle entrate dello Stato, anche quando l'esercizio delle ferrovie è appaltato all' industria privata, e il progetto Baccarini molto opportunamente dice: che un contratto d'appalto con partecipazione al prodotto lordo, non può stipularsi se non

in base ad una determinata tariffa, e le conseguenze delle variazioni che vengono in questa apportate, se modificano sensibilmente la cifra degli introiti, non possono lasciarsi a totale vantaggio o danno dell' esercente.

Ed infatti al secondo comma dell'articolo 44 si dice: che qualora il Governo ordini l' applicazione di tariffe di trasporto inferiori alle tariffe portate dagli allegati unite al contratto ed al capitolato, si terrà conto separato dei prodotti ottenuti colla nuova tariffa ribassata e di quelli che per le stesse spedizioni si sarebbero ricavati conservando le tariffe che erano in vigore; la differenza o maggiore prodotto che si sarebbe ottenuto applicando le tariffe anzidette, sarà dal Governo accreditata al concessionario, ma appunto perchè, come già dicemmo, qui si tratta di un contratto d' appalto con partecipazione al prodotto lordo, le Società in questa quistione sono completamente estranee, giacchè per esse il problema si riduce ad avere dall'applicazione delle tariffe, qualunque siano, quel prodotto in base al quale fu pattuita la percentuale, ossia la somma richiesta dalle spese di esercizio.

Però noi siamo certi che lo Stato, quando realmente riconosca che un ribasso nei prezzi di trasporto può in certi casi essere incentivo allo sviluppo di una data industria, o può efficacemente determinare una forte esportazione, non esiterà ad applicare l' articolo 44, perdendo qualche milione, pur di raggiungere l'intento.

Questo, per quanto ha attinenza ai rapporti fra lo Stato e le Società concessionarie.

L'aspetto, diremo così, vitale dal quale va considerata la importantissima quistione, è quello della sua influenza

massima e direttissima, sul termometro dei nostri commerci e delle nostre industrie.

Noi ci avviamo felicemente in una strada di progressivo aumento nella parte industriale, e quantunque dalle statistiche più sopradescritte del movimento delle nostre importazioni ed esportazioni, non abbiamo ancora a totalmente rallegrarci, pure possiamo dire, senza tema di andare errati, che un bel pezzo di cammino si è già fatto nella florida strada dell'operosità, dacchè la patria nostra è rivendicata a libertà.

Così dicasi dei nostri scambi, i quali appunto per il continuo perfezionamento che ottengono gli svariati prodotti delle industrie nazionali, oltre al provvedere i mercati interni ed al sostenerne fra noi la concorrenza collo stesso prodotto estero, sia in qualità che in prezzo, siamo in grado di cominciare con discreto successo il commercio di esportazione.

È naturale che una influenza grandissima, anzi diremmo massima, l'abbia in tutta questa corrente d'operosità che tende ogni giorno più ad allargare i suoi rami in tutto questo tramestìo benefico di scambi di prodotti, che vanno e ci vengono dalle più lontane regioni — la ferrovia, questa industria delle industrie, debba avere la più notevole influenza sull'avvenire economico nostro.

Non dimentichiamo però che nelle modificazioni da introdursi nelle tariffe in modo che siano di reale vantaggio al commercio ed all'industria, si deve tener calcolo del commercio così detto di transito, siccome quello che per la postura naturale della penisola nostra, varrà a potentemente vivificare l'industria dei trasporti; ed alloraquando

il commercio del Nord d'Europa, come quello dell'estre
Oriente, troveranno agevolezze tali nel nostro servizio
roviario, che oltre i prezzi bassi, vengano per quantc
possibile eliminate le difficoltà burocratiche e regolam
tari, certo si è che tutti i loro prodotti, sia di impoı
zione che di esportazione, attraverseranno sempre ed
cessantemente la nostra penisola.

Abbiamo sott'occhio un pregevole lavoro dell'onorev
Federico Gabelli, *sulle tariffe delle nuove convenzioni fe*
viarie confrontate colle tariffe attuali.

Noi ci rallegriamo di cuore quando vediamo uon
integri, sinceramente amanti del bene del paese ed a
mente competenti come l'onorevole Gabelli, occupaı
come egli ben dice, senza passione e senza prevenzioı
di un problema, la di cui soluzione tanto influisce sull'
venire economico dell'Italia nostra.

Noi non seguiremo l'egregio autore sulle sottili distinz
da esso fatte nella moltiplicazione degli esempi portati
campo positivo delle cifre, a sostegno della sua tesi;
manca la lena, nè siamo sufficientemente addentra
questo arruffio di nomenclature e classificazioni delle r
per poterlo fare con vera competenza di giudizio; solo
paghi di vedere come l'illustre scrittore ammetta, se
scuterlo, il principio dal quale è partito il legislato

« Che le tariffe abbiano la stessa base per tutto
« dice l'autore, è naturale e giusto, ed è fra
« inevitabile conseguenza della divisione longitu
... l'ho sostenuta, aggiunge l'onorev
... contro l'onorevole Spaventa, che
... applaudo a Genala che l'ha a

il commercio del Nord d'Europa, come quello dell'estremo Oriente, troveranno agevolezze tali nel nostro servizio ferroviario, che oltre i prezzi bassi, vengano per quanto è possibile eliminate le difficoltà burocratiche e regolamentari, certo si è che tutti i loro prodotti, sia di importazione che di esportazione, attraverseranno sempre ed incessantemente la nostra penisola.

Abbiamo sott'occhio un pregevole lavoro dell'onorevole Federico Gabelli, *sulle tariffe delle nuove convenzioni ferroviarie confrontate colle tariffe attuali.*

Noi ci rallegriamo di cuore quando vediamo uomini integri, sinceramente amanti del bene del paese ed altamente competenti come l'onorevole Gabelli, occuparsi, come egli ben dice, senza passione e senza prevenzione, di un problema, la di cui soluzione tanto influisce sull'avvenire economico dell'Italia nostra.

Noi non seguiremo l'egregio autore sulle sottili distinzioni da esso fatte nella moltiplicazione degli esempi portati nel campo positivo delle cifre, a sostegno della sua tesi; a noi manca la lena, nè siamo sufficientemente addentrati in questo arruffio di nomenclature e classificazioni delle merci, per poterlo fare con vera competenza di giudizio; solo siamo paghi di vedere come l'illustre scrittore ammetta, senza discuterlo, il principio dal quale è partito il legislatore, cioè:

« Che le tariffe abbiano la stessa base per tutto il regno,
« dice l'autore, è naturale e giusto, ed è fra altro una
« inevitabile conseguenza della divisione longitudinale. La
« eguaglianza l'ho sostenuta, aggiunge l'onorevole Gabelli,
« una volta contro l'onorevole Spaventa, che non la am-
« metteva, ed applaudo a Genala che l'ha ammessa. »

Noi siamo certi che prima che il progetto in quistione sia presentato all'onore del Parlamento, si terrà conto di tutte le osservazioni fatte in materia, specialmente quando queste vengono da uomini come l'onorevole Gabelli, come pure facciamo voti che si traduca presto in fatti l'obbiettivo che la relazione al disegno di legge dice che deve stare innanzi come altamente e veramente utile all'economia nazionale, quello cioè che gli aumenti di introito al bilancio che provengano dagli aumenti del prodotto lordo delle ferrovie, debbano essere almeno in parte consacrati alla diminuzione delle tariffe. Nè a ciò si oppone l'ordinamento dell' esercizio privato, e ne fa prova il fatto che già nelle convenzioni si è provveduto perchè il 6 per cento dei prodotti al disopra dei 50 milioni, oltre il prodotto lordo iniziale, debba essere tradotto in ribassi di tariffe.

LA PERCENTUALE.

Toccando a questa grave quistione, risultato di profondi studii compiuti da uomini tecnici in unione ad economisti e valenti finanzieri, e che ha dato luogo a tante recriminazioni, a tante accuse, a tante censure per parte di coloro che si erano schierati fra gli avversarii accaniti delle convenzioni, è necessario che il nostro esame sia fatto in modo tale, da recare la convinzione, come anche in questa parte, perno, diremo così, principale di tutto l'edificio delle convenzioni suddette, si è cercato con ogni possa di tutelare l'interesse dello Stato.

Lo si è cercato prima perchè, nel fissare un dato, si è

dovuto tener calcolo di molte e svariate circostanze che ora andremo enumerando, la maggior parte d'indole tecnica, ed altre d'indole economica; lo si è cercato poi perchè si è partiti dal principio positivo della realtà dei fatti, tenendo strettissimo conto delle molte difficoltà colle quali si deve lottare, e principale fra queste, le condizioni altimetriche e planimetriche, il clima e le abitudini della popolazione.

Conviene mai dimenticare due principii tecnici, i quali devono essere la guida dell' Ingegnere che studia il tracciato di una linea ferroviaria.

1° Non superare mai nelle ascese il limite delle pendenze, stabilito concordemente dalla teoria e dall'esperienza.

2° Non ammettere nel tracciamento della linea alcuna curva, il cui raggio sia inferiore ad altro limite similmente determinato.

E queste condizioni, se debbono essere per ogni dove osservate, devono a più ragione esserlo fra noi, dove il terreno presenta accidentalità svariatissime; ed infatti abbiamo la ferrovia della Porretta, sulla quale la pendenza media è all' incirca del 25 per mille; abbiamo la linea dei Giovi, sulla quale sonvi alcuni tratti con l' inclinazione del 35 per mille.

Aggiungi che quanto più sensibile è la pendenza che si tratta di superare, tanto maggiore dovrà essere lo sforzo della locomotiva; per sviluppare questo maggiore sforzo è necessario impiegare locomotive ben più pesanti di quelle che si adoperano nelle strade orizzontali o poco inclinate.

Aggiungi inoltre che quanto è maggiore il peso della locomotiva che deve percorrere una ferrovia, tanto più

robuste devono essere le rotaie sulle quali essa deve scorrere, ed anche questa maggior robustezza delle rotaie si traduce in un sensibile aumento di spesa a scapito delle salite molto pronunciate; di più vi diremo che per quanto sieno robuste quelle rotaie, tuttavia esse si logorano ben più rapidamente di quelle collocate sopra ferrovie orizzontali, e che perciò a tutte le maggiori spese già accennate, conviene pure aggiungere quella derivante dalla più frequente rinnovazione delle rotaie.

Queste considerazioni calzano a pennello per l'Italia, la quale, frastagliata in tutti i sensi dall' Apennino, presenta parecchie ferrovie necessariamente costrutte con forti pendenze, e di ciò si è certamente tenuto calcolo nel fissare la *percentuale*, ossia quella somma che il Governo sopra ogni cento lire d'incasso lordo, assegna alle Società per le spese di esercizio.

Queste spese variano immensamente, come ognun sa, in causa del fin qui detto, non solo da rete a rete, ma da linea a linea, a seconda della natura del traffico, ed il concetto che informa il contratto è quello di far partecipare al prodotto lordo i fondi, le Società e lo Stato, in proporzioni determinate e per modo che l' esercente venga compensato delle spese che realmente fa.

Questo sistema ha per il Governo il vantaggio dell' invariabilità, ed infatti l'articolo 22 del contratto è così concepito:

I prodotti lordi annuali diretti e indiretti della rete principale, composta delle strade ferrate in esercizio il 1° gennaio 1884, verranno ripartiti, fino alla somma che costituisce il prodotto iniziale, nella misura:

Del *dieci per cento* per i fondi di riserva e per corrispettivo dell'uso del materiale rotabile e di esercizio;

Del *sessantadue e mezzo per cento* alle Società esercenti, come corrispettivo delle spese di esercizio;

Del *ventisette e mezzo per cento* allo Stato.

Il prodotto iniziale della rete principale è convenuto nella somma di *cento dodici milioni* di lire. Esso verrà aumentato dal prodotto iniziale delle nuove strade che saranno man mano incorporate nella rete principale, a termini degli articoli 74 e 75 del Capitolato.

Gli aumenti di prodotto fino alla somma di cinquanta milioni di lire, oltre il prodotto iniziale, saranno ripartiti nella misura:

Del *sedici per cento* ai fondi di riserva e alla cassa per gli aumenti patrimoniali;

Del *cinquantasei per cento* alle Società come corrispettivo delle spese d'esercizio per gli aumenti di prodotto;

Del *ventotto per cento* allo Stato.

Gli ulteriori aumenti di prodotto oltre i cinquanta milioni di lire di cui sopra, saranno ripartiti nella misura:

Del *sedici per cento* ai fondi di riserva e alla cassa per gli aumenti patrimoniali;

Del *cinquanta per cento* alle Società;

Del *sei per cento* da destinarsi alla diminuzione delle tariffe nei modi che determinerà il Governo;

Del *ventotto per cento* allo Stato.

Il prodotto iniziale però della rete adriatica è fissato in soli cento milioni.

Per arrivare a stabilire una *percentuale* fissa, siccome quella del sessantadue e mezzo per cento, si è preso per

base la spesa incontrata per l'esercizio delle varie linee italiane, cioè i prodotti lordi, le spese effettive dell'anno, la trazione, l'armamento, la manutenzione, il carbone. E come questo sistema venga ad assicurare l'avvenire economico delle Società e l'interesse dello Stato, è provato dal fatto, come dice il progetto di legge, che non si è creduto necessario di stabilire un canone fisso, come minimo da versarsi all'esercente, perchè nel sistema adottato è interamente superfluo; infatti è da tenersi per fermo che il traffico delle nostre strade ferrate aumenta ogni anno di una quota che si ragguaglia al tre per cento circa, ed è lungi dall'arrestarsi; quindi si può stare certi che la partecipazione dello Stato ottenuta nel primo anno di esercizio, sarà superata sempre negli anni successivi, ed a provarlo riportiamo le cifre dedotte dalle statistiche ufficiali pubblicate dal Ministero dei Lavori Pubblici, e che si riferiscono all'esercizio dell'anno 1882.

Il prodotto lordo della rete continentale, escluse alcune linee di proprietà privata ed esercitate dagli stessi proprietarii, cioè: quella da Milano a Saronno ed Erba, quella da Conegliano a Vittorio, da Torino a Lanzo, da Torino a Rivoli, da Settimo a Rivarolo, fu superiore a 180 milioni di lire.

A formare questa somma concorsero le seguenti reti ferroviarie:

Alta Italia . .	(chilometri	3587) (1)	per L.	116,780,370
Romane. . . .	(»	1676)	» »	32,712,213
			A riportarsi L.	149,492,583

(1) Lunghezza media esercitata.

			Riporto	L.	149,492,583
Meridionali . .	(chilometri	1545)	(1) per	»	25,206,358
Calabresi . . .	(»	738)	»	»	4,320,714
Venete	(»	140)	»	»	1,176,270
			Totale	L.	180,195,925

e quindi in media L. 23,445 per chilometro esercitato; questa media è però così differente secondo le varie reti, che la concscenza delle cifre parziali diviene necessaria per portare un giudizio sul rendimento delle nostre ferrovie.

Essa fu di lire 32,557 per la rete dell'Alta Italia; di lire 19,518 per quella delle Romane; di lire 16,315 per le Meridionali; di lire 5,855 per le Calabresi; infine di lire 8,402 per le Venete. Dalle quali cifre scorgesi chiaramente la grande preponderanza delle linee dell'Alta Italia a formare quella media generale.

Ora che abbiamo dato il quadro dei prodotti delle reti continentali delle ferrovie per l'esercizio dell'anno 1882, lasciate che, attingendo alla stessa fonte, cioè alle statistiche ufficiali, vi diamo il quadro delle spese cagionate per l'esercizio stesso:

Spese.

Alta Italia	L.	69,211,229
Romane	»	20,022,098
Meridionali	»	16,962,528
Calabresi	»	6,174,799
Totale	L.	112,370,654

(1) Lunghezza media esercitata.

È dimostrato adunque dai resconti ufficiali che per ottenere 180 milioni di introiti, se ne spesero 112, ossia il 62,40 per cento.

Da queste risultanze appare giusto che la frazione della partecipazione dovuta all'esercente, si mantenga in rapporto costante col prodotto lordo, ed in quanto agli effetti della costanza della rimanente frazione del coefficiente di partecipazione, è da notarsi che la ripartizione del prodotto lordo si fa dopo eseguiti i prelevamenti pei fondi di rinnovamento e di riserva.

Ora, dice il progetto Baccarini, per molti anni sulle nostre ferrovie, si andranno rapidamente aprendo all'esercizio nuove linee che aumentano il numero dei chilometri, in base al quale deve farsi la prelevazione pei fondi proporzionali alla lunghezza della rete. E certo l'incremento del prodotto non seguirà di pari passo quello dell'estensione della rete.

Cosicchè la parte di prodotto che rimane da ripartire fra Stato ed esercente, aumenterà meno rapidamente dell'effettivo sviluppo della quantità dei trasporti. Queste considerazioni mettono in rilievo cause, le quali possono produrre contrari effetti tra le spese da compensare all'esercente e la somma da ripartire tra esso e lo Stato.

Ora, non sarebbe giusto che lo Stato, proprietario delle linee, non fosse chiamato a partecipare a benefizi risultanti da tutto l'insieme dei provvedimenti legislativi che promuovono e secondano il lavoro, e da una savia ed occulata politica nella tassazione dei trasporti di cui rimane arbitro il Governo.

Queste sono le parole con cui l'onorevole Baccarini

chiudeva l' importante capitolo della *Partecipazione dello Stato ai prodotti lordi.*

Ed implicitamente ammetteva colla Commissione d'inchiesta e coll'attuale progetto Genala, il vantaggio indiscutibile della invariabilità della spesa. Ed a noi pare che nella compilazione di questi contratti, nulla si sia trascurato affine di tener calcolo di tutte quelle circostanze e tutti quei considerandi, che, pure accettando l'interesse delle Società, conciliassero il buon servizio e l'interesse dello Stato. E ciò perchè, se la *percentuale* del 62 $^1/_2$ per cento concessa all'esercente come compenso delle sue spese di esercizio, può parere di primo acchito, esagerata e rovinosa per le finanze pubbliche, tale non apparirà certamente a colui, il quale soffermandosi a considerare i gravissimi obblighi che, e dai contratti e dai capitolati, lo Stato ha imposto alle Società, e primo fra questi, l'obbligo imposto loro di esercitare allo stesso tasso le ferrovie nuove di prima categoria, si formerà il convincimento che, se un sacrificio era necessario per coordinare nella nostra penisola questo potente fattore di incivilimento e di prosperità, che si chiama il movimento ferroviario, certo questo sacrificio, non è nè tanto immane, nè tanto gravoso, da essere addirittura tacciato dai pessimisti come un *carrozzone.*

Diffatti soffermandosi un momento a considerare, si potrà con coscienza dire che queste nuove linee, le quali nella maggior parte attraversano il cuore dell' Apennino, e che per di più sono di lungo e costosissimo percorso, possano subito dare prodotti tali da esercitarle con uno smisurato utile al 62 $^1/_2$ per cento?

E per poco che noi ci soffermiamo a considerare la

disparità grandissima dei prodotti lordi che si riscontrano nella rete continentale, noi vediamo che se nell'Alta Italia il prodotto fu nel 1882 di lire 32,557 per chilometro esercitato, alla stessa epoca le ferrovie Calabresi, diedero un prodotto di sole lire 5,855 per chilometro esercitato. E siccome per queste ultime linee le spese di esercizio sorpassarono le 6,000 lire circa al chilometro, ecco che noi abbiamo una spesa del 170 per cento circa.

Di fronte all' eloquenza delle cifre, noi crediamo che qualunque considerazione di ordine puramente teorico, quantunque abilmente esposta, sotto la larva del più puro razionalismo, non può trovare una base solida su cui posare, perchè volendo anche per un momento ammettere che nel fissare questa *percentuale,* si sia lasciato un margine alle Società tale, che il loro contratto sia vantaggioso, pur tuttavia non possiamo far altro che applaudire, sia al principio, indiscutibilmente positivo e pratico, dal quale il Governo è partito; sia all' insieme delle assennatissime condizioni messe in questo contratto; fatti tutti i quali servono a francare lo Stato dal terribile incubo di non sapere mai di quanti milioni sarà gravato l'Erario, coll' esercizio di queste grandi linee, il quale presenterà sempre, ed in ogni circostanza, differenze notevoli che non possono *a priori* venire prevedute; ed infine perchè questo maraviglioso meccanismo finanziario, mette sempre al coperto il bilancio dello Stato.

L'onorevole Baccarini, pur sempre combattendo le convenzioni, ha fatto un confronto tra quelle francesi e le nostre, senza però tener conto dell' enorme differenza esistente fra il movimento commerciale della Francia ed il

nostro. La Francia ha sei compagnie concessionarie, le quali esercitano le prime due reti costrutte, *ancien resau, nouveau resau*, ed ora per convenzioni recenti devono compiere la costruzione iniziata dallo Stato ed esercitare una terza rete.

Nell'anno 1882 la lunghezza media esercitata dalla prima rete fu di chilometri 10,425 ed il prodotto lordo medio per chilometro di lire 75,500. La seconda rete è ad un dipresso della stessa lunghezza, cioè di chilometri 10,413, ed il medio prodotto lordo per chilometro fu assai prossimo alla media italiana, ossia di lire 23,375.

Ora, non si può in primo luogo confrontare queste due convenzioni, quando le basi sono diverse. Le Società francesi hanno, in qualunque evento, assicurato un dividendo annuale minimo proporzionale per ogni compagnia esercente, mentre nel nostro contratto, nulla hanno dallo Stato garantito, ed infatti gli articoli 22 e seguenti del contratto per la rete Mediterranea, contemplano le ripartizioni delle somme che costituiscono il prodotto iniziale, nelle misure che già abbiamo accennate, nonchè quelle altre riguardanti i prodotti lordi annuali, diretti ed indiretti, della rete principale.

Laonde non si potrà mai dire che la percentuale del 62 1/2 per cento possa considerarsi tanto esagerata da costituire un contratto passivo per lo Stato. E volendo per un momento supporre che l'esercente assuma a rischio e pericolo la consegna delle strade e del materiale mobile, riservandosi di aggiustare i conti collo Stato, ad esercizio annuale compiuto, quando questo, per circostanze indipendenti dall' esercente stesso, ma derivanti da fenomeni

economici, quali il rincaro della materia prima, il carbone, da avvenuti disastri materiali, da crisi commerciali, da complicazioni politiche, da compromettenti condizioni sanitarie, producenti ristagno negli affari e perdite eventuali; dati tutti questi casi, chi dovrà sopportare l'enorme perdita risultante da questo onerosissimo esercizio? L'esercente non mai, il quale non avendo preventivamente stabilito un dato fisso, come base delle sue spese d'esercizio, ha escogitato una operazione le di cui eventualità devono sempre ed in ogni circostanza essere sopportate dallo Stato.

E sarebbe questa una provvida politica finanziaria?

Correndo un'alea di questo genere, la quale potrebbe fortemente scuotere il bilancio dello Stato e compromettere l'avvenire del più potente fattore dell'economia nazionale — le strade ferrate — lo Stato fece opera prudente, fissando una percentuale invariabile.

Si dice ancora dagli oppositori sistematici di questo progetto di legge: Oh che! le condizioni finanziarie nostre sono abbastanza floride, che lanciando sul mercato un nuovo imprestito, il Governo avrebbe potuto trovare a contrarlo a condizioni relativamente vantaggiose, senza bisogno di far emettere titoli, cioè a dire, obbligazioni dalle Società esercenti, garantendole il Governo stesso.

Ma se tutt'a prima questa obbiezione pare presentarsi sotto un aspetto di vera serietà, essa cade ineluttabilmente quando noi ci facciamo ad esaminare le condizioni finanziarie del bilancio nostro.

E l'onorevole Magliani, quell'alta mente finanziaria, tanto bene ordinata, che presiede al Ministero delle Finanze, rinunciò ad una nuova emissione di rendita consolidata,

la quale veniva a gravare di più le condizioni, già abbastanza gravose del nostro bilancio.

Non furono inutili sforzi quelli fatti dall'onorevole Ministro per abolire due tasse, l'una che colpiva, ed inesorabilmente inceppava lo sviluppo dei nostri commerci e delle nostre industrie; vogliamo parlare del *corso forzoso*, il quale metteva il nostro mercato monetario in condizioni eccezionali, e quasi diremo uniche di fronte agli altri Stati della vecchia Europa e del Nuovo Mondo; l'altra che, adottata in un momento di suprema necessità *(dura lex sed lex)*, veniva a colpire il povero consumatore, anzi il proletario; e questa era l'imposta sul *Macinato* chiamata eloquentemente dal popolo, l'*imposta della fame*.

Queste trasformazioni d'indole altamente umanitaria, dovevano precedere qualunque altra riforma, per quanto urgente ella potesse presentarsi. E d'altronde una considerazione d'ordine superiore doveva fermare la mente del Ministro e respingere l'idea di un nuovo prestito.

Infatti la situazione ufficiale del Debito Pubblico al primo luglio anno corrente, registra otto miliardi e novecento ventidue milioni; compreso quello fluttuante, il debito ascende a nove miliardi e novecentosette milioni; ed ora dopo questo risultato enorme di debito, si potrà dar colpa al Governo se cerca con ogni mezzo di non turbare il credito, con tanta fatica e con tanti sacrifici conquistato dall'Italia presso le Nazioni lavoratrici del mondo; se non ha creduto, e saggiamente fece, di un'altra volta appellarsi alla pubblica fiducia?

No; le convenzioni ferroviarie fanno entrare nelle casse dello Stato 250 milioni, i quali vengono a fecondare i bilanci

dei vari ministeri, e potranno essere adoperati per altri scopi, eminentemente utili al consolidamento politico e finanziario dell'Italia nostra.

Ciò posto, e riepilogando, noi troviamo che la *percentuale* del 62 $^1/_2$ per cento concessa alle Società esercenti, a corrispettivo delle loro spese d'esercizio, mentre concilia gli interessi delle Società stesse, tutela in egual modo l'interesse dello Stato e porta al Pubblico la garanzia che il servizio ferroviario sarà fatto in modo tale da soddisfare le esigenze del commercio, da imprimere maggior impulso all'incremento delle nostre industrie, da attirare potente e continuato il transito delle merci estere attraversanti la nostra penisola, e questo mercè tariffe eque, ragionate, uniformi ed abbastanza rimuneratrici; verrà dimostrato dai fatti che in un non lontano periodo di tempo, i risultati da essi derivanti, basteranno a convincere che, allorquando la rete totale italiana sarà compiuta, il sistema inaugurato e proposto dal progetto di legge in quistione, ci porterà, industrialmente parlando, al livello delle più grandi potenze finanziarie del mondo.

LE COSTRUZIONI.

Nel contratto intervenuto fra il Governo e gli obbligatarii, le Società si impegnano di costrurre le strade ferrate complementari.

L'ammontare delle costruzioni da affidare alle Società potrà ascendere alla somma di 50 milioni all'anno per la rete mediterranea e di 40 milioni per la rete adriatica.

Qui noi ci troviamo in pieno campo prettamente commerciale, inquantochè per raccogliere il capitale necessario alla costruzione delle nuove linee, le Società dovranno, a richiesta del Governo, creare obbligazioni del valore nominale di 500 lire ciascuna, fruttanti l'interesse del 3 per cento, ammortizzabili in novant'anni, pagabili in Italia e nelle piazze estere che verranno designate d'accordo fra le Società ed il Ministero del Tesoro.

Le obbligazioni saranno alienate previo il consenso del Ministro del Tesoro, il quale determinerà, di concerto col Ministro dei Lavori Pubblici, la somma capitale di ciascuna emissione.

Il Ministro del Tesoro approverà il saggio e le modalità delle emissioni, e potrà dare le disposizioni necessarie per provvedere nel modo migliore, ed anche direttamente, quando lo reputasse necessario, al collocamento delle obbligazioni. Così suona l'articolo 27 del capo 3° del contratto riguardante le norme per le nuove costruzioni; e poichè è necessità che la rete ferroviaria italiana venga nel più breve lasso di tempo compiuta, conciliando così gli interessi di tutta la penisola, è previdente misura quella adottata nel progetto di legge in quistione, affidandola interamente al rischio e pericolo delle due Società, fissandone tassativamente l'ammontare annuo.

Due importanti problemi si dovevano risolvere in questa intricata quistione, e diremmo impellente necessità, sia economica, quanto politico-strategica, del compimento della rete ferroviaria italiana.

Ammesso il principio di affidare l'esercizio ferroviario all'industria privata, ne veniva di logica conseguenza che

anche le costruzioni delle nuove linee fossero affidate alle Società esercenti, imperocchè così facendo, lo Stato è certo di vedere per tutte le linee che ancora rimangono a completare la nostra rete, nel periodo di tempo fissato, compiuti i necessari lavori; e le condizioni che si contengono e nel contratto e nel capitolato obbligano il concessionario ad assumere la costruzione di nuove linee, o la continuazione di quelle già intraprese per conto dello Stato, con facoltà al Governo di affidare al concessionario, in base a progetti debitamente approvati, la costruzione di queste linee, sia a prezzo fatto, sia mediante rimborso delle spese, nelle quali saranno comprese quelle per gli studii, per la relazione dei progetti e per la direzione e sorveglianza dei lavori.

Così dispongono gli articoli 78 e 79 del capo 7° del Capitolato, e soffermandosi a considerare la dicitura di questi due articoli, noi vediamo da un lato le Società concessionarie legate ed obbligate a costrurre sempre, e ad ogni richiesta del Governo, mentre lo Stato garantisce ampiamente il suo interesse, in quanto che si riserva integro il diritto di affidare le costruzioni od a prezzo fatto, o mediante rimborso di spese.

Come si potrà dunque trovare il lato oneroso in queste condizioni chiare ed esplicite e che non lasciano luogo a dubbii, nè ad erronee interpretazioni? Chiunque praticamente s'intenda in materia di imprese di costruzione, si formerà certo il convincimento che queste due, e non altrimenti, sono le vere strade da seguirsi nelle concessioni delle imprese stesse; anzi noi opiniamo che le Società, nella maggior parte dei casi, accetteranno di buon grado

la condizione del prezzo fatto, anzichè quella del rimborso delle spese, perchè certamente più rimuneratrice, e questo a causa dell'articolo 83 del detto Capitolato che lascia al concessionario il diritto di dare in accollo i lavori per pubblica asta, per licitazione privata, o a trattative private, e l'utile ricavando emergerà più dalle escavazioni e dai movimenti di terra necessari, che dalle opere edilizie propriamente dette. Ma se il Governo ha fatto alle Società costruttrici agevolezze le quali, in certa proporzione, riservano quasi certamente un utile alle Società, ha loro, d'altra parte, imposto obblighi tali da non lasciar luogo a contestazioni.

E l'articolo 31 del contratto dispone che le somme ricavate dalla alienazione delle obbligazioni, saranno versate e resteranno fino al loro impiego depositate nelle casse dello Stato, e non solo, ma il successivo articolo 32 dice: che qualora non si potessero alienare le obbligazioni ad un saggio conveniente, dietro un preavviso di due mesi fatto dal Ministero del Tesoro, le Società provvederanno *con mezzi propri*, alle costruzioni di cui fossero incaricate, fino alla somma di cinquanta milioni di lire per la rete Mediterranea e quaranta milioni per la rete Adriatica (articolo 36 del relativo contratto). Ed il rimborso delle anticipazioni in quistione, dovrà farsi, al più tardi, entro un anno dalla fine di ciascun mese in cui i pagamenti furono eseguiti, a meno che non intervengano nuovi accordi per la proroga di tutto o di parte del rimborso od anche per nuove anticipazioni.

L'articolo 33 riguarda il modo di corrispondere l'interesse delle anticipazioni di cui sopra, ed anche questo è

di tutto favore per lo Stato, in quanto questo interesse verrà valutato secondo la media giornaliera generale al contante del corso del consolidato 5 °|₀ fatta dalla Camera di Commercio di Roma; e l'articolo 34 obbliga le Società ad emettere e alienare obbligazioni per la parte della spesa che incombe alle Provincie, ai Comuni e agli altri Enti interessati, purchè la domanda di questi abbia ottenuto l' approvazione del Governo che ne garantirà il servizio dell' interesse e dell' ammortamento. Di più l' articolo 87 del Capitolato impone l'obbligo al concessionario di aprire all'esercizio una linea o un tronco di linea, nel giorno che gli verrà prefisso dal Governo, quand' anche i lavori non fossero interamente ultimati, e questo articolo impone altre condizioni, le quali sono tutte favorevoli allo interesse dello Stato.

Noi abbiamo voluto materialmente citare tutte le condizioni di diritto e di fatto contemplate e nel contratto e nel capitolato, riguardanti il capitolo delle costruzioni, imperocchè noi abbiamo trovato in esse tutto il procedimento legale al quale va informato qualsiasi capitolato che abbia attinenza ad imprese di costruzioni; e se non ha voluto lo Stato correre ancora una volta l' alea dei pubblici appalti, per quanto ha riguardo alla costruzione di opere di pubblica utilità da lui emanande, si è perchè, in primo luogo, nessuna legge obbliga tassativamente nessun ente morale, e tanto meno poi il primo fra questi, lo Stato, ad appigliarsi a questa strada, lasciando precluse tutte le altre, e questo con grave danno e pregiudizio dei loro interessi; in secondo luogo perchè, avendo lo Stato sin da principio, da quando ha messo la prima pietra del primo

edificio pubblico, che segnò il primo passo nel campo della pubblica utilità, escogitato il sistema dei pubblici incanti, dovette convincersi, ed i fatti lo provarono, che tale sistema fu per lui sempre rovinoso.

Noi non citiamo cifre a sostegno della nostra opinione, chè non crediamo necessario il farlo, dopo le evidenti ragioni suesposte. Solo ci limitiamo, prima di chiudere, a considerare due fenomeni che, naturalmente, quasi sempre si riscontrano nel procedere di una qualsiasi impresa di costruzione, e più specialmente poi quando, nella fattispecie, si tratta di costruzioni ferroviarie, ed è per questo, e lo ripetiamo, che avendo lo Stato lasciato alle Società costruttrici la libera scelta fra il prezzo fatto ed il rimborso della spesa, è naturale, come già dicemmo, che le Società sceglieranno il primo metodo, sia per le ragioni tecniche più sopra enumerate, quanto per i rischi che qui enumeriamo. Il prezzo fatto lascierà sempre un margine all'assuntore, in quanto sarà il risultato di calcoli preventivamente fatti e studiati, nei quali, certamente, si sarà tenuto calcolo e dell'interesse dei capitali impiegati e del frutto del lavoro.

Ma se queste utilità devono essere concesse all'assuntore, è perchè lo stesso corre dei rischi che non possono preventivamente venire calcolati, in quanto sono un'incognita anche per l'uomo tecnico, il quale ha fatto un preventivo che servi di base alla licitazione dell'impresa stessa. Valga ad esempio:

Si è calcolato la somma X per aprire una galleria in un dato punto, partendo dal principio che la rocca da perforare fosse di natura dolce, e per conseguenza dovesse il

lavoro compiersi in un determinato, relativamente breve, lasso di tempo, risparmiando così e mano d'opera ed elementi, inerenti all' opera stessa.

Invece si è trovato una roccia durissima, la quale con linguaggio muto, ma pure eloquente, ha precipitato nell' abisso tutti i calcoli preventivamente fatti; e così dicasi di tutte le altre eventualità che possono presentarsi nell' orizzonte dal giorno in cui si assume una data costruzione, al giorno in cui si deve consegnarla compiuta, cioè: l' aumento della mano d' opera, l' aumento del prezzo dei laterizi, di quello delle traversine, dell'acciaio, del ferro, ecc.

Un' altra considerazione è quella eterna piaga che tormenta il povero corpo dello Stato, e qui ad ogni piè sospinto, noi possiamo riscontrarne i riprovevoli effetti; vogliamo dire l' immensa congerie di liti che gravitano sulle spalle di questo corpo, il quale tutte le volte che suol camuffarsi da industriale, non può condurre a termine felicemente nessuna operazione, senza che questa lasci dietro di sè uno strascico lungo e dispendioso, che si traduce in una sequela di liti, dove generalmente il Governo ha sempre la peggio.

Ora si potrà ancora negare che col metodo escogitato per le nuove costruzioni, lo Stato non abbia avuto cura della salute del suo corpo? Noi non aggiungiamo altro in conforto della nostra tesi, perchè ci pare che le basi stesse del contratto, sì e come sono formulate, si impongono da loro stesse, senza bisogno di difesa; solo dichiariamo che siamo disposti di sentire, e forse anche di accogliere, qualsiasi altra proposta che suoni meglio per l' interesse dell' Italia.

I COMUNI.

La storia finanziaria dei Comuni italiani, mentre è gloriosa al pari di quella politica, perchè strettamente ad essa collegata, pure dobbiamo definirla una sequela di casi dolorosi, i quali hanno dato luogo a più dolorose conseguenze.

Però non possiamo darne loro colpa, in quanto hanno camminato di pari passo col progresso dei tempi. Il motto delle loro bandiere era tacitamente uniforme, a cominciare dalla piccola borgata e sollevandosi sino all' altezza della capitale del regno.

Demoliamo per riedificare in meglio, sia dal lato utile, quanto da quello estetico, circondiamoci delle maggiori comodità possibili, precetto principale per avere assicurata una buona igiene, e poi se incontriamo dei debiti, in nome di quella santa giustizia distributiva, compromettiamo un pochino anche i nostri nipoti, i quali, se sono chiamati a godere quanto noi abbiamo fatto, dovrà anche sulle loro innocenti spalle cadere una parte del peso delle passività incontrate.

Ed a provare la verità di questa teoria, messa fatalmente in pratica, vi diamo lo specchio del debito delle principali città d' Italia, Comuni urbani e rurali compresi, al 31 dicembre 1880:

Debito dei principali Comuni d'Italia al 31 dicembre 1880

CITTÀ	POPOLAZIONE compresi i Comuni Rurali	DEBITO
BARI	525,000	18,800,000
BOLOGNA	270,000	9,500,000
CAGLIARI	240,000	7,500,000
CATANIA	400,000	6,000,000
FIRENZE	700,000	60,000,000
GENOVA	600,000	50,000,000
MILANO	750,000	74,000,000
NAPOLI	750,000	133,000,000
PALERMO	460,000	14,000,000
ROMA	800,000	56,000,000
TORINO	600,000	17,000,000
VENEZIA	250,000	9,000,000
VERONA	300,000	4,000,000

Da questo quadro ci persuadiamo che il Governo doveva certamente impensierirsi della condizione dei Comuni e tenerne calcolo nella conclusione delle convenzioni ferroviarie, e pur considerando come dappertutto dove la vaporiera fa sentire lo stridulo suo fischio, è salutata come apportatrice di civiltà e di benessere, lo Stato avrebbe avuto il diritto di far concorrere ogni città, a seconda

della sua importanza, dedotta e dall'agglomeramento di popolazione e dal maggiore o minore ricavo delle produzioni dei singoli territorii, nonchè di quello delle singole industrie, tenendo calcolo altresì dell'allargarsi del traffico; avrebbe dovuto, ripetiamo, farle concorrere inesorabilmente, in proporzione della somma derivante dalle condizioni di cui sopra e relativa ai beneficii che per avventura sarebbero loro scaturiti dall'essere attraversate da una strada ferrata.

Ma da opposte considerazioni partì il legislatore per imporre ai Comuni il loro contributo; e queste scaturirono da un sentimento di patriottismo che invase per un momento il campo del freddo interesse.

Ed invero la legge del 1879 e seguenti, riguardante la somma dei concorsi delle Provincie e dei Comuni per le linee da essa approvate, impone loro un aggravio di circa 60 milioni.

Col progetto delle nuove convenzioni invece lo Stato riduce, a condizione di fondo perduto, questa somma alla metà, cosicchè invece di 60 milioni, le Provincie ed i Consorzii, non dovrebbero più concorrere che per 30 milioni in quindici anni, periodo massimo nel quale spendendo 90 milioni all'anno, debbono essere compiute tutte le linee.

Ora, trenta milioni in quindici anni danno due milioni all'anno, e due milioni all'anno, ripartiti fra tutta la gran massa dei contribuenti, sono un nulla come peso; mentre una somma di venti o trenta mila lire, mutuate da un piccolo Comune, arrischia di turbare il suo bilancio ed anche per un discreto periodo di anni.

Queste condizioni, evidentemente, sono tutte favorevoli

ai Comuni, e nel tempo stesso sono della massima convenienza per lo Stato, perchè servono a costituire una posizione chiara per ambe le parti, ed a semplificare di gran lunga le contabilità.

Ed è appunto a questo stupendo sistema di semplicità introdotto in tutte le situazioni che informano questo grandioso contratto, che dall'esame e dallo studio dell' insieme di esso, non si può a meno che formarsi il convincimento che questo ingegnoso meccanismo finanziario, è una vera scoperta, la quale troverà la sua applicazione nel campo pratico dei fatti.

E noi vediamo muoversi simultaneamente in questo contratto gli organismi i più disparati ed opposti, e compiere, nel moto generale, il giro loro assegnato, battendo ciascuno la propria strada, senza che nel cammino abbiano ad incontrarsi e ad urtarsi.

Mirabile congegno invero, che troverebbe il suo riscontro nel rotear dei mondi, lanciati nello spazio infinito!

Finalmente, la vogliamo dire la grande parola, noi vediamo in tutto questo miscuglio di condizioni, di patti, di considerazioni preveggenti, che tendono ad assicurare altri fatti ed altre condizioni che dovranno avvenire, noi vediamo che per entro a questo organismo spira un' aura di grande patriottismo.

Non facciamoci qui a considerare le vicissitudini passate da qualche principale Comune d'Italia, il quale, cullandosi in una fortuna passeggiera toccatagli, l'ha creduta duratura, e si slanciò pazzamente nel vortice dei debiti. Che cosa ne avvenne? Che lo Stato dovette intervenire per iscongiurare una catastrofe.

La posizione finanziaria dei Comuni italiani non può dar luogo a recriminazioni, inquantochè furono i principali fattori del patrio risorgimento; satelliti, roteavano intorno al gran Sole che si chiama lo Stato, e batterono con lui il glorioso cammino che da Novara ci condusse a Roma.

Figli di un sublime padre, ne imitarono le virtù, ne sopportarono i sacrifici; sacrifichiamo tutto ad un unico scopo, l'unità della Patria. Era questo il motto che stava scritto sui loro stemmi, motto che si è inciso a caratteri indelebili lassù in Campidoglio e che nessuna mano d'uomo cancellerà mai più.

Essi sopportarono i pesi dell'invasione straniera, e come divisero la miseria col loro gran padre, lo Stato, così è ben giusto che oggi risentano i benefici delle mutate condizioni, le quali in fin dei conti, se spirano benessere, lo si deve all'incessante operosità delle popolazioni italiane, che inneggiando alla pace, inneggiano al lavoro, e congiurano santamente a rendere forte e temuta la patria nostra.

— — ✕ — —

Abbiamo percorso una lunga strada, e prima di toccare a quanto si sta facendo in Italia, intorno al grande problema ferroviario, volemmo, per sommi capi, tracciare la posizione di questa difficile quistione, in Francia, in Germania e nel Belgio.

E questo facemmo, non già per stabilire confronti, ma solo per dimostrare che anche le Nazioni più potenti di Europa, incontrarono, in questo campo, opposizioni e difficoltà.

Forti di questo risultamento, abbordammo risolutamente il problema sì e come si presentava fra noi.

La nostra tesi si aggirò su due punti cardinali, che sono la base di tutto l'immenso edificio.

Le ferrovie devono esse venire esercitate dallo Stato, oppure debbono venir concesse per l'esercizio, all'industria privata?

In quest' ultimo caso, quali saranno le condizioni migliori e più vantaggiose per lo Stato?

Ecco i due punti su cui si aggirò tutto quanto il nostro

lavoro. Abbiamo attinto alle conclusioni della Commissione d'Inchiesta, abbiamo attinto al progetto di legge Baccarini, ed infine a quello odierno Genala-Magliani-Grimaldi e siamo venuti nel convincimento che, se pure si concedette qualche agevolezza alle Società esercenti, si è sempre tutelato ed assicurato il supremo interesse, quello dello Stato.

Le condizioni contenute nei contratti e nei capitolati concernenti l'esercizio delle strade ferrate delle due reti e le costruzioni delle linee complementari, sono tali da non lasciar dubbio sull'esattezza del servizio e sull'applicazione di modiche tariffe, tali da imprimere un enorme incremento ai nostri commerci ed alle nostre industrie.

Si è proceduto in queste convenzioni colla massima prudenza affinchè il bilancio dello Stato non potesse, per qualunque evento, risentire gli effetti disastrosi di una possibile crisi qualsiasi.

Non si volle emettere Consolidato ossia Rendita dello Stato per avere i fondi occorrenti per le nuove costruzioni, in quanto sarebbe stata opera imprudente e non da saggio economista, perchè l'emissione di questi titoli governativi, avrebbe portato certamente un discredito nel mercato finanziario europeo, in quanto lo Stato si appellava alla fiducia del Paese, per devolvere i suoi capitali ad una impresa d'indole essenzialmente commerciale e quindi necessariamente aleatoria.

Si volle compiere opera eminentemente patriottica, assicurando la posizione e l'avvenire del personale addetto alle ferrovie; la posizione, coll'obbligo imposto alle Società di accettare tutto il personale ora esistente, col relativo

grado di anzianità; l'avvenire, col completare il *deficit* esistente nella Cassa Pensioni di quest'esercito di funzionari, assicurando loro così il pane della vecchiaja.

Si impose l'obbligo che dovendo le Società, per lo sviluppo che le reti ferroviarie prenderanno dalle nuove costruzioni, assumere nuovo personale, la preferenza fosse data agli italiani.

Si volle premunire contro qualsiasi evento che potesse derivare dal caso di guerra o guerra guerreggiata, e lo Stato si fece padrone assoluto, in questo caso, di tutta la locomozione.

Si stabilirono e fondi di riserva e casse per gli aumenti patrimoniali, e queste sono istituzioni di vera previdenza, in quanto anche attraverso le vicissitudini varie e meno prevedibili, che possono occorrere durante il periodo contrattuale, l'insieme dell'azienda ferroviaria, procede da sè in modo sicuro e spedito, senza temere cioè, le possibili mutazioni dei bilanci dello Stato, nè le crisi a cui è soggetto il mercato finanziario ed industriale.

Si volle pensare alla condizione dei Comuni, non esigendo troppo dai loro già gravosi bilanci.

Infine la previdenza, l'oculatezza e la vera pratica dell'uomo di Stato e dell'abile finanziere, aleggia in tutte le condizioni che informano il vasto contratto, ed in una parola, lo Stato si è assicurato nel proprio bilancio una cospicua entrata, liberandosi da ogni spesa; le Società potranno mediante una saggia e prudente amministrazione, evitare i pericoli maggiori delle imprese aleatorie; ed i contribuenti mercè il lavoro, mercè un ben ragionato sviluppo nell'incremento delle nostre industrie e dei nostri

commerci, potranno, valendosi delle ferrovie saggiamente amministrate, trovare nell' esattezza dell' esercizio, nelle migliorie e nelle semplificazioni introdotte in ogni singolo ramo di questa intricata azienda, ottenere immensi benefici, che saranno in un non lontano avvenire, promessa e pegno che l' Italia si è assisa trionfante al superbo banchetto delle Potenze lavoratrici del mondo intero.

FINE.





